

# ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 3-4 (67) 2020



**ИНЖЕНЕР,  
ДОКТОР,  
АКАДЕМИК,  
МИНИСТР,  
ПРЕЗИДЕНТ,  
ДЕПУТАТ...  
И ГРАЖДАНИН!**

ПРЕЗИДЕНТУ СТР,  
ПЕРВОМУ ЗАМЕСТИТЕЛЮ КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ  
**ВИТАЛИЮ БОРИСОВИЧУ ЕФИМОВУ — 80 ЛЕТ!**



« Мы видим, как остро развивается ситуация с эпидемией коронавируса в мире. Во многих странах продолжает нарастать число заболевших. Под ударом оказалась вся мировая экономика, уже сейчас прогнозируется её спад.

...Обращаюсь ко всем гражданам страны. Давайте не будем поступать, полагаясь на наше русское «авось». Не думайте, пожалуйста, как у нас бывает: «А! Меня это не коснется». Это может коснуться каждого. И тогда то, что происходит сегодня во многих западных странах, и в Европе, и за океаном, может стать нашим ближайшим будущим.

Нам нужно помнить о своей личной ответственности за своих близких, за тех, кто живёт рядом, кому нужна наша помощь и поддержка. По большому счёту, именно в такой солидарности и заключается сила общества, надёжность взаимовыручки, эффективность нашего ответа на вызов, с которым мы сталкиваемся».

Владимир Путин  
(Из обращения  
в связи с пандемией по коронавирусу)



Просеяв через сито публицистического анализа все, что было написано, сказано и показано в течение последнего времени о коронавирусе, что мы имеем в сухом остатке?

Первое. Есть эпидемия довольно опасной болезни, что является причиной большего в процентном отношении количества смертей, чем схожие с ней грипп и другие ОРВИ. В качестве одной из мер противодействия руководством страны объявлены карантин и самоизоляция для основного числа населения.

Второе. Мы являемся свидетелями жесткой и, увы, справедливой критики сложившейся системы здравоохранения России. Критике подвергается именно система, во многом доведенная до сегодняшнего состояния разного рода «эффективными менеджерами». Становится ясно, что нашу медицину теперь придется не просто восстанавливать, а возрождать, пользуясь всем лучшим, что было в советской системе, и дополнив современными достижениями техники, биологии и образования. Таким же образом, как за 10-15 лет удалось привести к функциональному состоянию дорожно-транспортную отрасль.

Третье. Выступления и доклады ученых и экономистов доказывают, что пора разбираться и с денежной политикой, и, хотя определенные меры в этом направлении уже озвучены, однако без кардинальных шагов обуздать экономическое падение не удастся.

Итак. Сам по себе коронавирусный шок для населения и экономики явился «рентгеном», высветившим системные проблемы, которые остро актуальны и требуют незамедлительного решения. Пару месяцев карантина в экономически благополучных странах люди переживают без проблем. Любые эпидемии, форс-мажоры стихийного и техногенного характера обретают чрезвычайность лишь в условиях несбалансированности – экономики, законодательства, управления. И привести их к балансу – задача на ближайшую перспективу как для правительства, так и для всех граждан страны.

Феруза Джаббарова



ТРИ ДНЯ  
МОСТОВОГО  
ШТУРМА

50



ВИТАЛИЮ  
БОРИСОВИЧУ  
ЕФИМОВУ – 80 ЛЕТ

14



ОТ МКАДА  
ДО ГЕЛЕНДЖИКА

44



ДОРОГИ и  
ТРАНСПОРТ  
№ 3-4 (67) 2020



ИНЖЕНЕР,  
ДОКТОР,  
АКАДЕМИК,  
МИНИСТР,  
ПРЕЗИДЕНТ,  
ДЕПУТАТ...  
И ГРАЖДАНИН!

ПРЕЗИДЕНТУ СТР.  
ПЕРВОМУ ЗАМЕСТИТЕЛЮ КОМИТЕТА ГОСУДМУП ПО ТРАНСПОРТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ  
ВИТАЛИЮ БОРИСОВИЧУ ЕФИМОВУ — 80 ЛЕТ!



ИЗМЕРИТЬ  
ЖИЗНЬ  
МОСТАМИ

62



СТРАНЕ  
НУЖНЫ  
БЕТОНКИ?

76



75  
ПОБЕДА!  
1945–2020

ЧТО  
ОСТАЛОСЬ  
ЗА КАДРОМ

92

## СОДЕРЖАНИЕ

- 1 Слово редактора
- | ФАКТ**
- 4 Транспорт и COVID 19
- | ОБЪЕКТЫ ГОДА**
- 6 ЦКАД: ждать новую развязку осталось недолго
- 33 Модель памятника воинам родилась из глины
- | ЮБИЛЕЙ!**
- 10 Министр транспорта «ставил двойки»
- 11 Учитель на двести процентов
- 12 Свой человек в Мордовии
- 13 Он в курсе, что происходит даже в глубинке
- 14 Выиграл 80 раундов у судьбы
- 21 За идею он боролся без страха, что «снимут шапку»
- 23 Эталон служения Родине
- 24 Не выносил халтурщиков и лентяев
- 28 Резал «правду-матку»
- 30 Спасибо за школу жизни
- 32 Ефимов умеет «зажечь» идеей любой коллектив
- 34 Новости 30 дней**
- | НАШЕ ИНТЕРВЬЮ**
- 44 От МКАДА до Геленджика
- | МОСТОСТРОЕНИЕ**
- 50 Три дня «мостового» штурма
- 57 Выход из железобетонной ловушки
- 58 Бегущий по волнам
- 62 Измерить жизнь мостами
- 67 ТН-Инжиниринг: комплексный подход к строительству
- 70 Как покрасить Крымский мост
- | ГРАНИ СТР**
- 74 Свободный ход на рельсах необщего пользования
- | ИННОВАЦИИ**
- 76 Стране нужны «бетонки»?
- 78 Как обеспечить достоверность и объективность результатов лабораторных испытаний?
- 80 Умные машины для новой инфраструктуры
- 84 «ДорЦем» покоряет вечную мерзлоту
- | НОВЫЕ ОБЪЕКТЫ**
- 88 Куда направит средства «Платон»?
- | К 75-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ**
- 90 Что осталось за кадром «Сестренки»

## РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

- Ефимов В. Б.**  
Президент Союза транспортников России, Председатель комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, первый заместитель Председателя Комитета ГД ФС РФ по транспорту и строительству – председатель редакционного Совета
- Джаббарова Ф. А.**  
Генеральный директор ООО «Издательство «Дороги и транспорт» – главный редактор журнала «Дороги и транспорт» – заместитель председателя редакционного Совета
- Алисейчик В. И.**  
Вице-Президент Российской Ассоциации экспедиторских и логистических организаций
- Балыбердин В. И.**  
Ответственный секретарь Президиума Морской коллегии при Правительстве РФ
- Винокуров Б. А.**  
Президент Московского областного Союза, член Президиума СТР
- Ивановский Н. Н.**  
Первый вице-Президент «Международной ассоциации руководителей авиационных предприятий», член Президиума СТР
- Петушенко В.П.**  
Председатель Правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги»
- Клявин А. Ю.**  
Президент Союза «Национальная палата судоходства», член Президиума СТР
- Кравченко Т. И.**  
Директор направления по законодательству СТР
- Кукушкин А. И.**  
Президент Ассоциации «ПРОМЖЕЛДОРТРАНС», член Президиума СТР
- Левин Б. А.**  
Президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта, Президент Российского университета транспорта, член Президиума СТР
- Москвичев Е. С.**  
Президент Ассоциации международных автомобильных перевозок, Председатель Комитета ГД ФС РФ по транспорту и строительству, член Президиума СТР
- Малов А. С.**  
Президент «Ассоциации подрядных дорожных организаций», член Президиума СТР
- Старовойтов О. И.**  
Президент Российского автотранспортного союза, член Президиума СТР

**Издатель:** ООО Издательство «Дороги и транспорт».  
Официальный печатный орган Союза транспортников России и Комитета Торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и экспедированию. Информационно-аналитический журнал.  
**Генеральный директор и главный редактор Феруза ДЖАББАРОВА.**  
**Отдел информации:** 8 (499) 962-43-63, +7 (968) 498-38-85, 8 (495) 752-56-95, dortransport@mail.ru.  
**Отдел рекламы:** 8 (499) 962-43-63; +7 (968) 498-38-85, +7 (905) 708-16-84, dortransport@mail.ru  
**Отдел подписки:** +7 (499) 962-43-63. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Использование материалов, опубликованных в журнале «Дороги и транспорт», допускается только с письменного разрешения редакции. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.  
**Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-49193 от 30 марта 2012 года.**  
**Адрес редакции:** 117461, г. Москва, ул. Каховка, д. 22, корп. 5, к. 314.  
dortransport@mail.ru, www.dortransport.com.  
**Отпечатано** в ОАО «Подольская фабрика офсетной печати». г. Подольск, Ревпроспект, 80/42.

## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

- Казанцев Е. Д.**  
Вице-президент Союза транспортников России, Член Общественной палаты РФ, председатель редакционной коллегии
- Асабин И.Ю.**  
Заместитель генерального директора Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК)
- Жаббаров К. А.**  
Директор ООО «Издательство «Дороги и транспорт» – заместитель главного редактора журнала «Дороги и транспорт»
- Ершов В. Р.**  
Генеральный директор «СВ-ТРАНСЭКСПО»
- Жусупов С. Д.**  
Исполнительный директор «Ассоциации морских торговых портов»
- Закройчиков С. Н.**  
Вице-президент ОСАО «Ингострах»
- Кисько А.Б.**  
Президент ассоциации «Желдорразвитие»
- Коробовцев В. Д.**  
Директор регионального развития Союза транспортников России
- Никонова О. А.**  
Президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России
- Свешников Ю.Ю.**  
Президент Московского транспортного союза
- Сидоров Ю.Ю.**  
Управляющий директор ЗАО «Международный аэропорт «ДОМОДЕДОВО»

# ТРАНСПОРТ И COVID 19

## ПРИНЯТЫ ВСЕ ПРЕВЕНТИВНЫЕ МЕРЫ

С первых дней распространения коронавируса в России все транспортники объединились в борьбе с общим врагом. Несмотря на то, что в сводках число заболевших прибывает, железнодорожники, работники пассажирских автопредприятий, моряки, летный состав, сотрудники всех вокзалов каждый день идут на риск. Ведь они постоянно находятся на ограниченном пространстве с другими людьми, некоторые вынуждены регулярно посещать разные города и находятся в среде повышенной опасности. Но в первую очередь все заботятся о безопасности пассажиров, на всех видах транспорта приняты беспрецедентные превентивные меры.

### «СТОП-КОРОНАВИРУСНЫЕ» ВОКЗАЛЫ

На вокзалах всей сети железных дорог России, а это порядка 3,5 тыс. объектов, сотрудники «РЖД» сделали «стоп-коронавирусную» разметку, чтобы минимизировать риск заражений на железнодорожных вокзалах, станциях и платформах. Для профилактики в зоне размещения пассажиров, кассовых залах, у информационных табло, на входном контроле, при входе на эскалаторы, у информационно-справочных стоек и при переходах на пересадку размещены указатели и памятки с просьбой к пассажирам соблюдать безопасную дистанцию не менее 1,5 метров, нанесена специальная напольная разметка, помогающая отмерить безопасное расстояние.

### ТРАНЗИТ СО ВСЕМИ ОСТАНОВКАМИ

Поток пассажиров резко упал, но расписание поездов дальнего следования железнодорожники скорректировали, сохранив устойчивое межрегиональное сообщение для населения и экономики страны. Расписание меняли только в случае существования дублирующих поездов, и если спрос на поездки составляет менее 25%. Для обеспечения непрерывности сообщения с малыми населенными пунктами железнодорожники ввели дополнительные остановки для транзитных поездов, курсирующих по маршрутам отмененных.

### ДОРОЖНЫЕ БОЛЬНИЦЫ ПЕРЕВООРУЖИЛИ

Клиники «РЖД-Медицина» развернули в Москве 640 дополнительных мест для госпитализации пациентов с коронавирусом. Дорожная клиническая больница им. Н.А. Семашко на станции Люблино перевела часть своих мощностей в режим готовности к приему пациентов с подозрением на коронавирусную инфекцию. В клинике подготовлено 240 дополнительных мест для оказания медицинской помощи москвичам, а также 400 коек в клинике «РЖД-Медицина» центрального подчинения на Волоколамском шоссе.

### НА МОРЯКОВ НАДЕЛИ МАСКИ

Как только несколько членов экипажей круизных и грузовых судов получили положительный результат теста на COVID 19, крупные судовые операторы и регулирующие органы издали циркуляры для экипажей судов, где подробно описывается множество процедур, которые необходимо осуществлять на борту. Это измерение температуры тела членов экипажа, дезинфекция всяких поверхностей, соблюдение личной гигиены и многое другое. Судовладельцев обязали запастись дезинфицирующими средствами, перчатками, масками, одноразовой спецодеждой. При этом в рекомендациях учтена специфика труда в морском секторе. Моряки должны пройти вакцинацию против гриппа. Соответственно, не должны поставляться на борт продукты и питьевая вода из зараженных регионов.

### ПОКАЖИ МЕДКНИЖКУ, КАПИТАН

Капитанов судов, прибывающих из стран с неблагополучной эпидобстановкой, заставили принять ряд мер до захода в порт: обучить членов экипажей быть внимательными к лихорадке, кашлю и одышке, контролировать дважды в день температуру и до прибытия продезинфицировать общие помещения. Кроме того, за 12 часов до запланированного судозахода капитаны обязаны предоставить в санитарную службу порта заполненные документы о состоянии здоровья всех членов экипажа. К ним также требуется приложить список последних десяти портов захода.

### ТРАССЫ НЕ ЗАКРЫЛИ НА КАРАНТИН

На «автодорожских» дорогах во время карантина обеспечена бесперебойная работа всей инфраструктуры, пунктов взимания платы, аварийных комиссаров. На пунктах взимания платы приняты все необходимые меры по борьбе с коронавирусной инфекцией. Во всех пунктах продаж пришлось оставить минимум персонала, которые следят, чтобы в зале находилось не более одного посетителя одновременно. Операторы ПВП обеспечивают кассиров-контролеров антисептическими и антибактериальными средствами для обработки рук, перчатками для работы с наличными.

### РЕМОНТ ДОРОГ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Несмотря на режим самоизоляции, ремонт дорог продолжается, так как организации в сфере дорожного хозяйства отнесены к непрерывно действующим. Очень активно в регионах ремонтируют дороги, ведущие к больницам. Более 800 дорог, ведущих к медицинским учреждениям, включены в программу «БКАД». Часть из них приведена в нормативное состояние в прошлом году, другие вошли в перечень ремонтируемых объектов 2020 года. В первую очередь в программы субъектов включают дороги, ведущие к социально значимым объектам, в том числе – к больницам, поликлиникам, медицинским центрам.

### ЛЕТЧИКИ СОГЛАСНЫ ОТДОХНУТЬ

Работникам «Аэрофлота», у которых есть неиспользованные отпуска, предложено уйти на отдых сейчас, в связи с запретами перелетов, отменой рейсов, снижением спроса. И многие откликнулись на это предложение. Одной из самых важных задач компании в сложившихся условиях является сохранение коллектива, поскольку стоимость подготовки многих специалистов обходится дорого и занимает много времени. Компания получила несколько тысяч обращений по возврату средств за вынужденно отмененные рейсы. Сотрудники заняты перебронированием билетов для срочного возврата граждан из стран, с которыми, по решению властей, прекращено авиасообщение.

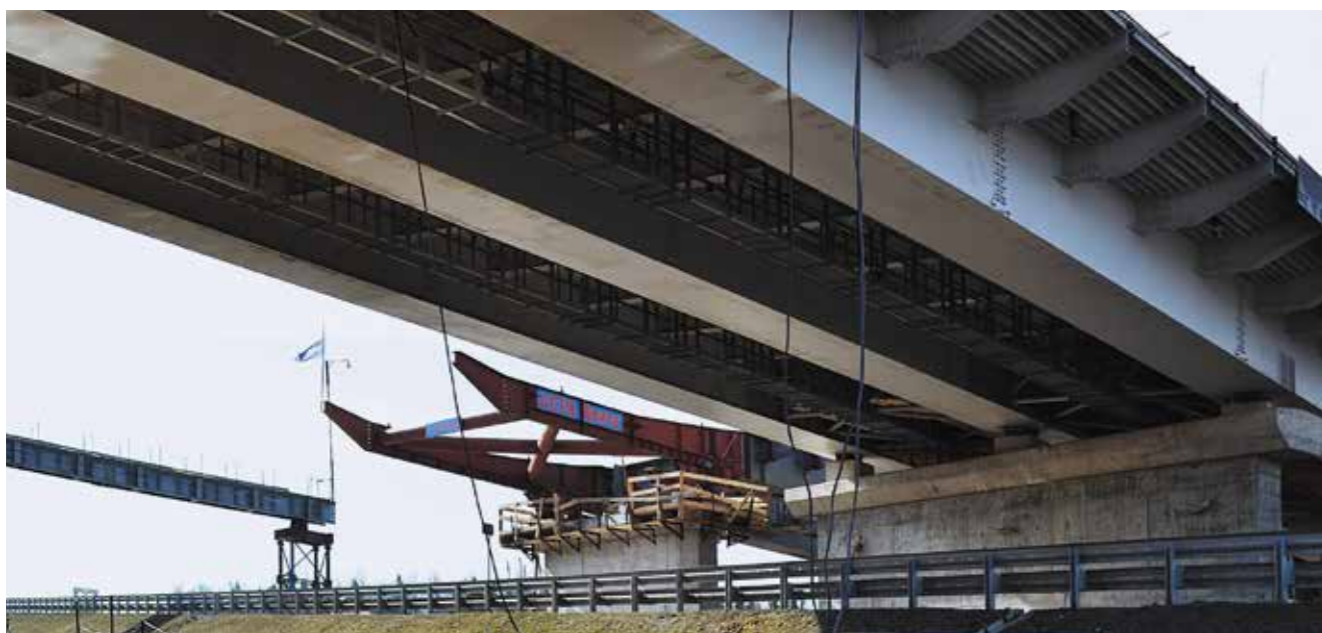
### ДАЛЬШЕ ЛАЙНЕР НЕ ЛЕТИТ

Авиакомпания «Россия» по 30 апреля приостановила рейсы во французскую Ниццу и немецкие города Дюссельдорф и Гамбург. Перелеты из Москвы и Питера в Рим, Париж, Мадрид, Барселону, Берлин, Мюнхен и Франкфурт идут в обычном режиме. «Аэрофлот» на тот же период закрыл перелеты в ряд крупных городов Испании, Франции, Италии и Германии. Об отмене ряда рейсов в Италию и Израиль сообщил авиаперевозчик «Победа». Пассажиры, чьи рейсы попали под ограничения, могли оформить полный возврат или перенести полет на любую дату до 31 декабря 2020 года включительно. ■



# ЦКАД: ЖДАТЬ НОВУЮ РАЗВЯЗКУ ОСТАЛОСЬ НЕДОЛГО

ДВА УЧАСТКА «КОЛЬЦЕВОЙ» СОЕДИНИТ НОВЫЙ МОСТ



*На небе как радуга повис мост. А под ним непрерывным потоком несутся автомобили. Такую картину, будто кадры из фантастического фильма, наблюдали журналисты «ДиТ» в Подмосковье. В Солнечногорском районе над трассой М-11 идет надвигка правой части моста, который соединит два пусковых комплекса ЦКАД – третий и пятый.*

Трудоемкая операция идет без остановки движения на магистрали, для водителей, стремящихся попасть в Москву или Питер, это стало бы большой проблемой. Поэтому строительство начали без сооружения временных опор, чтоб не мешать потоку машин. В месте стыка трасс по одной из «артерий» курсирует тяжелая строительная техника, – строители уже приступили к финальной стадии монтажа нового путепровода, которую планируют завершить в апреле. Часть моста уже дошла до середины М-11.

Сборка пролётного строения идет путём продольной надвигки. Мостовики сначала собирают, а точнее, укрупняют блоки металлоконструкций, затем перемещают на стапели, после чего начинают

сам процесс надвигки. Многотонную конструкцию под давлением сдвигают гидравлические домкраты. Этот способ монтажа наиболее оптимальный и эффективный, поскольку сокращает сроки строительства за счет одновременной установки пролетов и возведения опор.

Нельзя сказать, что часть моста «летит» на встречу с другой, он движется «как черепаха», всего со скоростью несколько сантиметров в минуту. Но главное в этом деле – не скорость, а соблюдение точности, чтобы будущий путепровод не сбился с курса даже на сантиметр.

В строительстве задействовано много людей, поскольку нужна не только техника, некоторые работы делаются только вручную – сварка, отладка, закрепление

необходимых деталей, покраска. По словам дорожников, нужно тщательно покрасить 15 тысяч стальных креплений!

По словам начальника участка Вадима Соколова, некоторые места – резьбу и прилегание гаек, стыки пластин малярам приходится проходить кисточкой, поскольку их невозможно покрасить с помощью аппарата высокого давления. А не красить даже незаметные людскому глазу детали нельзя из-за коррозии – конструкция проржавеет. Путепровод будет иметь четыре полосы движения по две в каждом направлении. Его длина составляет 148 метров. Для строительства будет использовано порядка 5 тысяч 100 кубометров железобетона, 1 тысяча 100 тонн металла – для пролетных строений.

Четвертый этап надвигки пролетов ЦКАД-3 над трассой М-11 начался 20 марта. Во время предварительной «производственной» экскурсии с «презентацией» работы домкратов, представители госкомпании «Автодор» и подрядных организаций рассказали, что здесь будет в конечном итоге, поскольку уже идет сборка и пролетного строения правого направления. Левая часть уже надвинута, и на ней идут монолитные работы. По графику они будут завершены во 2-ом квартале этого года.

«На четвертом этапе ЦКАД-3 полностью пересечет М-11. Мы уже прошли центр М-11, и пятый этап будет завершающим», – сообщил руководитель производства по искусственным сооружениям ДСК «Автобан» Абдулкерим Нарчаев. Он отметил, что после завершения надвигки строители будут опускать «пролетное положение» на опорные части. На это уйдет не больше пары недель. А после завершения монолитных работ приступят к деформационным швам, гидроизоляции, и уложат асфальтобетон. Ждать осталось недолго: срок завершения всех работ на путепроводе – 4-ый квартал 2020 года.

В дальнейшем, кроме соединения двух пусковых комплексов «кольцевой», планируется строительство въездов и выездов с нее на М-11. «Путепровод будет иметь четыре полосы движения по две в каждом направлении. Также будет полоса, предназначенная для съезда на М-11», – уточнил руководитель проекта ЦКАД-3 и ЦКАД-5 госкомпании «Автодор» Расул Базаев.

Работы по трем съездам с путепровода идут одновременно. Это даст возможность со стороны ЦКАД-3 съехать на «питерскую» артерию в сторону Санкт-Петербурга, а также с М-11 из Москвы попасть на ЦКАД-3. Третий съезд обеспечит возможность выехать через ЦКАД-3 на М-11 в сторону столицы. Комплекс свяжет не только вышеупомянутые магистрали, но в дальнейшем и трассу М-12, которая пройдет от Москвы до Казани и далее на Екатеринбург. Эти трассы являются частью международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай». С ЦКАД-3, а этот участок «кольцевой» один из самых протяженных (105,8 км – ред.), через транспортную развязку будет обустроен выход и на трассу М-7 «Волга».

После открытия по ЦКАД будут мчаться по 30-40 тысяч автомобилей в сутки, причем без вынужденных остановок! Уже прошло тестирование системы «Свободный поток». Оборудование для «пробы пера» смонтировали на рамке, которая находится на 64-м километре трассы М-4 «Дон». После испытаний новая система взимания платы появится на ЦКАД-3 до конца этого года – на трассе установят 4 рамки с оборудованием для считывания информации о проезжающих автомобилях, что позволит отказаться от строительства пунктов оплаты и шлагбаумов, снизить риск ДТП. Заработает Free Flow в 4 квартале текущего года. ■

Илья Александров

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

Длина путепровода – 148 метров

Для строительства будет использовано :

5 тысяч 100 кубометров железобетона;

1 тысяча 100 тонн металла.





**ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ**

Министр транспорта Российской Федерации:

«**УВАЖАЕМЫЙ ВИТАЛИЙ БОРИСОВИЧ! ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ЮБИЛЕЕМ! ЖЕЛАЮ ВАМ ЗДОРОВЬЯ, БЛАГОПОЛУЧИЯ И НОВЫХ УСПЕХОВ В ПЛОДОТВОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА БЛАГО РОССИИ!»**



**ВЯЧЕСЛАВ ВОЛОДИН**

Председатель Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации:

«**УВАЖАЕМЫЙ ВИТАЛИЙ БОРИСОВИЧ! ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ДНЁМ РОЖДЕНИЯ. ЖЕЛАЮ ВАМ ЗДОРОВЬЯ, УСПЕХОВ В ЗАКОНОТВОРЧЕСТВЕ И ВСЕГО НАИЛУЧШЕГО!»**

**Уважаемый Виталий Борисович!**

Позвольте от своего имени и от имени работников федерального агентства воздушного транспорта выразить сердечные поздравления с днём рождения! В день юбилея хотелось бы пожелать Вам, Виталий Борисович, крепкого здоровья и душевной гармонии, счастья и благополучия, неизменной поддержки родных и друзей. Пусть удача и вдохновение будут Вашими верными спутниками, а все самые добрые слова и пожелания, сказанные в этот день, воплотятся в жизнь.

С уважением и наилучшими пожеланиями,

**АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО,**  
Первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта

**Уважаемый Виталий Борисович!**

От всей души поздравляю Вас с юбилеем! В этот знаменательный день примите самые теплые пожелания здоровья, любви и благополучия Вам и Вашим близким, а также больших достижений и процветания в работе. Желаю, чтобы удача, успех и вдохновение были верными спутниками во всех Ваших начинаниях! Пусть каждый новый день приносит Вам только радость и счастье!

**АНДРЕЙ КОСТЮК,**  
Заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального дорожного агентства

**Уважаемый Виталий Борисович!**

Сердечно поздравляю Вас с 80-летним юбилеем! Вы многое делаете для формирования и совершенствования современной транспортной системы страны, активно содействуете решению актуальных задач развития отрасли и предпринимательского сообщества, ведете большую общественную работу и вносите важный вклад в укрепление системы торгово-промышленных палат России. Желаю Вам крепкого здоровья, благополучия и сил для реализации всего намеченного. Высоко ценю наше сотрудничество!

**СЕРГЕЙ КАТЫРИН,**  
Президент Торгово-промышленной палаты Российской Федерации

**Уважаемый Виталий Борисович!**

Примите самые искренние поздравления по случаю юбилея! Вы по праву относитесь к числу государственных деятелей Российской Федерации, которым присущи верность избранному пути и идеалам, принципиальность, колоссальная трудоспособность и ответственность. Желаю Вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, радости, хорошего настроения и жизненного оптимизма. Мира, добра и благополучия Вам и Вашим близким!

**ИГОРЬ ЗУБОВ,**  
Статс-секретарь – заместитель Министра внутренних дел России

**Уважаемый Виталий Борисович!**

От имени Государственной компании «Автодор» и от себя лично Поздравляю Вас с днем рождения! Ваши достижения на профессиональном поприще, неоднократно отмеченные на государственном уровне, – яркий пример образцового служения Отечеству, неиссякаемого желания созидать и изо дня в день трудиться на благо России! В значительной степени благодаря Вашим усилиям сегодня транспортная отрасль России успешно развивается.

В день Вашего юбилея от всей души желаю Вам крепкого здоровья, благополучия, процветания и дальнейших успехов во всех Ваших начинаниях!

**ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО,**  
Председатель Правления Госкомпании «Автодор»

Президенту СТР, первому заместителю Председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Виталию Борисовичу Ефимову – 80 лет



**Судьба Виталия Борисовича вполне может стать настольным трактатом для молодежи. Очень многих она натолкнет на правильные мысли. На любом рабочем месте – слесаря МТС или Депутата Госдумы – Ефимов служил и служит людям, стране, не требуя ничего взамен**



**Уважаемый Виталий Борисович!**

Примите мои поздравления с 80-летием! Ваши обширные знания, компетентность, порядочность, управленческий талант, самоотверженный труд снискали Вам непререкаемый авторитет, уважение коллег, соратников профессионального сообщества, руководства страны и глав регионов. Ваш вклад в развитие транспортно-дорожного комплекса России трудно переоценить. На Вашем примере молодое поколение учится безраздельной преданности делу, честному труду на благо отечества. От всей души желаю Вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, реализации намеченных планов. Дальнейших успехов и всего самого доброго!

**ДМИТРИЙ АЗАРОВ,**  
Губернатор Самарской области

**Уважаемый Виталий Борисович!**

От всего сердца поздравляю Вас с юбилеем! В работе на самых разных постах, каждый из которых был неразрывно связан с транспортной отраслью, Вы отдавали все свои силы, опыт и знания её динамичному развитию и совершенствованию. Ваш высочайший профессионализм, эрудированность и принципиальность ценят все, кто работал и работает с Вами. Пользуясь случаем, хочу выразить надежду на продолжение нашего продуктивного сотрудничества. Рад, что и сегодня Вы принимаете самое активное участие в решении актуальных задач, стоящих перед государством, в том числе по повышению качества транспортной инфраструктуры. Желаю Вам успехов, здоровья и долгих лет продуктивной работы! Счастья, радости, тепла и благополучия Вам и Вашим близким! С уважением,

**ОЛЕГ БЕЛОЗЁРОВ,**  
Генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги»



## МИНИСТР ТРАНСПОРТА «СТАВИЛ ДВОЙКИ» ИНЖЕНЕРАМ И ДЕПУТАТАМ



**ЕВГЕНИЙ МОСКВИЧЕВ**

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ  
КОМИТЕТА ГОСУДАР-  
СТВЕННОЙ ДУМЫ РФ  
ПО ТРАНСПОРТУ И  
СТРОИТЕЛЬСТВУ,  
ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИА-  
ЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ПЕРЕВОЗЧИКОВ  
(АСМАП)**

**В**италий Борисович Ефимов – один из немногих профессиональных транспортников, который полностью отдает себя стране и транспортному сообществу. Как профессиональный транспортник и наставник, он приучил к трудолюбию целую «армию» инженерно-технических работников, своих «солдат», которые со знанием дела честно работали и работают на всех фронтах. Горжусь, что в их числе оказался и я. Виталия Борисовича по праву считаю своим наставником, еще с 1970-х годов. И очень рад, что мы работаем сегодня в одной команде Госдумы, вместе решаем глобальные задачи по развитию и эффективной деятельности дорожно-транспортной отрасли страны.

Ефимова справедливо считают генератором масштабных идей. Он первым в автомобильной отрасли начал внедрять технологию по оборотным средствам основных узлов и агрегатов, стал новатором в организации транспортной логистики, квалификации предприятий. Добился загрузки транспорта на сто процентов в два конца. Ему удалось отладить этот процесс, сдвинуть тяжелую махину – в СССР практически не осталось холостых пробегов в автомобильной отрасли, все заказные автомобили заработали в три смены.

Виталий Борисович кардинально изменил отношение к процессу подготовки кадров, серьезное значение придавал повышению уровня их образования. Бывало, сам лично устраивал проверку знаний для инженерно-технических работников, принимая у них экзамены! Частенько и двойки ставил, да не только инженерам...

Ефимов стоял у истоков внедрения цифровизации в транспортную отрасль, уже при нем все путевые листы начали обрабатываться на компьютерах! Приветствовал все приемлемые инновации и новые технологии, способствующие улучшению качества транспортных предприятий СССР. И все это только малая толика его заслуг!

Считаю, что нам, да и нашей стране очень повезло, что тогда, в середине 90-х, у руля значимой отрасли оказался такой профессионал. Возглавив министерство транспорта в непростое для России время, он объединил все виды транспорта в консолидированный механизм без простоев.

И сегодня Виталий Борисович Ефимов объединяет всех транспортников России. Как депутат Госдумы и первый зампред комитета по транспорту и строительству, плотно работает с субъектами и профессиональными сообществами над законопроектами. Своевременно выполняет указы своих избирателей, и примеров этому много.

### *Уважаемый Виталий Борисович!*

Примите искренние поздравления с юбилеем!

Мы – депутаты, транспортники, коллеги и ваши друзья – желаем Вам крепкого здоровья и огромных сил трудиться еще долгие годы на благо России! Виталий Борисович, Вы счастливый человек! Потому что у вас нет врагов и завистников.

Потому что вы живете правильно и работаете по совести...

Вы не только профессионал, но и хороший товарищ. Всегда поможете и подскажете! Но самое главное, вы никогда не предадите ни Россию, ни отрасль, будете стоять до конца! Оставайтесь всегда таким же активным, энергичным и образцом преданного служения Родине!

## УЧИТЕЛЬ НА ДВЕСТИ ПРОЦЕНТОВ

**Ч**то сразу подкупает в Виталии Борисовиче, так это его равнодушие. Мы с ним сегодня «сидим за одной партией» в Государственной думе, и я вижу, как он работает. Его буквально «заваливают» письмами, жалобами, обращениями, предложениями. И он привык сам во всем разбираться, не перекладывая на помощников. Ефимов постоянно находится в гуще событий, лично общается с людьми, выезжает, несмотря на свой возраст, к избирателям в регион, работает там по полной программе, проводит встречи и консультации. А сколько времени требует подготовка ключевых для страны социально-значимых законов, которые разрабатывает комитет по транспорту и строительству Государственной Думы!

Я просто поражаюсь и восхищаюсь энергией Виталия Борисовича, его работоспособности! И хотя тоже не молод, мне 63-й год, но как депутат Государственной Думы в первый созыв, честно признаюсь, что в лице Ефимова я встретил настоящего учителя, Учителя с большой буквы. У него есть все, чему можно поучиться – колоссальный опыт, глубокие знания, выдержка, врожденная дипломатичность. Не будет преувеличением, если скажу, что это – «человек-эпоха».

Хочу подчеркнуть, что Виталий Борисович – представитель советской фундаментальной системы подготовки образования и обучения. Именно такие люди сделали Россию мощной державой. Причем, этот человек из Нижегородской глубинки смог реализовать себя на 200 процентов! Потому что он был востребован и стал личностью как в Советском Союзе, так и в новой России, своим трудом и талантом пробил дорогу от слесаря МТС до министра транспорта страны! Таких примеров единицы не только у нас, но и в мире.



**АЛЕКСЕЙ ХОХЛОВ**

**ДЕПУТАТ  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ  
ДУМЫ РФ, ЧЛЕН КОМИТЕТА  
ПО ОБОРОНЕ ГД**

*Поэтому очень хочу пожелать нам всем, чтобы Виталий Борисович как можно дольше оставался в нашем строю! Чтобы ему и дальше хватало сил и здоровья выполнять свою благую миссию.*

*Чтобы он как можно дольше имел возможность передавать свои бесценные знания и опыт, служить людям, родной области и своей стране.*





Президенту СТР, первому заместителю  
Председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту  
и строительству Виталию Борисовичу Ефимову – 80 лет



# СВОЙ ЧЕЛОВЕК В МОРДОВИИ



**ВЛАДИМИР ВОЛКОВ**

Глава республики Мордовия

## Уважаемый Виталий Борисович!

Примите наши самые теплые,  
сердечные поздравления с юбилеем!

Пусть Ваши высокие человеческие качества,  
большой профессионализм, огромный опыт,  
разносторонние знания и неиссякаемая энергия  
и дальше служат на благо Российской Федерации  
и республики Мордовия.

От всей души желаю Вам крепкого  
здоровья, личного счастья,  
семейного благополучия!

**Успехов Вам  
во всех начинаниях!**

**Ж**ители Мордовии считают Виталия Борисовича своим человеком. Его очень многие знают и уважают! Не будет преувеличением сказать, что нам повезло – почти десять лет Ефимов представляет в Государственной Думе нашу республику. Ведь далеко не всегда у местной власти есть возможность и средства быстро решить проблемы, поэтому «рычаг» высшего депутатского корпуса – большая помощь. В его региональной общественной приемной всегда кипит работа, люди обращаются с проблемами и жалобами. Он приглашает на депутатские встречи руководителей наших профильных министерств и ведомств, местных депутатов. Пользуясь авторитетом и статусом, Виталий Борисович помогает решать проблемы целых районов, регулярно проводя в рамках региональной недели выездные приемы граждан. А вопросы возникают разные, иногда очень сложные. Например, жители поселка Комсомольский просили парламентария оказать содействие в газификации строящейся улицы Степана Эрзи, где выделены земельные участки многодетным семьям. В бюджете муниципалитета такие затраты не предусмотрены. Ефимова попросили оказать содействие в участии в Государственной программе «Газификация и газоснабжение Республики Мордовия на 2018–2022 годы». Виталий Борисович пообещал ускорить это процесс. И он свое слово сдержит! Еще пример: жители села Апраксино попросили решить вопрос с очистными сооружениями, потому что все отходы многоквартирных домов сливаются в реку Нуя. Депутат Госдумы поддержал просьбу селян ускорить процесс через государственную экологическую программу, поскольку в сельском бюджете на это денег пока нет. На прием к депутату обращаются семьи, потерявшие жилье в пожаре... Застопорилось строительство плоскостного спортивного сооружения, или нет «лишних» денег на капремонт музыкальной школы – куда обратиться? К Ефимову! Он предлагает варианты решений, берет ситуацию под личный контроль.



# ОН В КУРСЕ, ЧТО ПРОИСХОДИТ ДАЖЕ В ГЛУБИНКЕ

**Н**е секрет, что нашим дорогам Виталий Борисович уделяет особое внимание. Занимаясь важными государственными делами, он никогда не забывает про своих избирателей. Он в курсе, что происходит даже в глубинке Мордовской республики, в самых дальних поселках. Люди делятся со своим депутатом самым наболевшим, и мы вместе эти проблемы решаем. С Виталием Борисовичем у нас налажены очень тесные и конструктивные отношения. Как первый зампред комитета по транспорту и строительству Государственной Думы, Ефимов находит самое верное решение, всегда подключает специалистов нашего министерства.

Очень большая часть обращений касается ремонта дорог и благоустройства общественных территорий. На совместных депутатских встречах нам удается оперативно информировать жителей о том, на какие сроки запланированы эти работы, и в целом

проблемы решаются очень быстро даже в дальних поселках. Проблемы у нас такие же, как и в большинстве других регионов – ямы, колеи, отсутствие освещения, поскольку многие дороги и улицы были построены еще в 80-х и начале 90-х годов, и с тех пор реконструкция ни разу не проводилась. Порой на протяжении нескольких лет работы вносились в план капитального ремонта, но окончательного решения по разным причинам принято так и не было. Но уж если Ефимов пообещал, что возьмет дело на контроль, то в ближайшее время капремонт автодороги будет проведен. Такой конструктивный диалог и работа на результат с профессионалом высшего разряда, представителем законодательной власти и руководителем транспортного союза страны дает нашему министерству возможность построить для всех жителей республики как можно больше качественных и безопасных дорог.

## Уважаемый Виталий Борисович!

От имени Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Республики Мордовия и от меня лично примите искренние поздравления с юбилеем – 80-летием!

Ваш богатый профессиональный опыт, глубокие знания, воля и целеустремленность, умение видеть перспективу помогают Вам ставить задачи, важные для процветания региона, и добиваться их решения. В день Вашего рождения примите слова искренней благодарности за Ваш огромный труд, взвешенный подход к рассмотрению инициатив и предложений.

**Искренне желаем Вам неиссякаемой творческой энергии,  
крепкого здоровья, плодотворной работы  
и больших успехов в Вашей деятельности.**

## ВИКТОР ЦЫГАНОВ

Заместитель Председателя Правительства –  
Министр строительства, транспорта и дорожного  
хозяйства Республики Мордовия





# ВЫИГРАЛ 80 РАУНДОВ У СУДЬБЫ

НА РИНГЕ И В ЖИЗНИ  
ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ  
ВСЕГДА ДЕРЖАЛ УДАР



**М**ы не знаем, какие испытания готовит нам судьба. Виталия Ефимова она муштровала с детства. И он с благодарностью воспринимал жизненные уроки. Учился сам, учил других своими поступками и решениями. Все, кто его хоть немного знают, говорят, что Виталий Борисович удивительный человек. О таких людях нужно писать книги, снимать передачи и фильмы. Не секрет, что многие дети сегодня растут инфантильными, равнодушными ко всему, кроме денег, чипсов и чатов. Героями считают «медийных лиц», певцов, шоуменов, бизнесменов. Быстро разбогатеть и прославиться – предел мечтаний, годами зарабатывать имя своим трудом – анахронизм, перспектива для «лохов». Но, как показывает жизнь, путь к счастью находится совсем в другом измерении, где очень важно, как и чем ты живешь.

Рассказ о судьбе Виталия Борисовича вполне может стать настольным трактатом для молодежи. Очень многих она натолкнет на правильные мысли. На любом рабочем месте — слесаря МТС или приемной Депутата Госдумы — Ефимов служил и служит людям, стране, не требуя ничего взамен. Как мальчишка из села смог стать министром транспорта, да еще в самое трудное для страны время? Благодаря чему выдержал все экзамены судьбы? Истории из своей жизни, который Виталий Борисович рассказал нашему журналу, отвечают на эти вопросы.

## ПЕРВЫЙ НОКДАУН

Именно деревню, нищую, послевоенную, осиротевшую без мужиков, Виталий Борисович считает своим главным учителем: «Меня воспитала деревня. Отцы погибли, остались женщины да старики, они нас и растили. До сих пор помню: идешь мимо соседа — деда Курицына, поздороваешься, а если не снимешь шапку, только приподнимешь, он обязательно доплетется с клюшкой до моей бабушки, и посетует: «Твой пострел-то шапку не поднял!» И такие мелочи откладываются в памяти с детства».

Ежедневный труд закалил характер на всю жизнь. Все деревенские дети от мала до велика дотемна работали в поле, и Ефимов с 4 класса трудился в местном колхозе.

«В уборочную бригадир нас будил в 3 ночи, а весной график был сокращенный — с 8 утра до 11 вечера! А еще свой огород нужно держать, чтобы прокормиться. Вместе с бабушкой сажали, поливали, обрабатывали по 25 соток. При этом школу никто не отменял! После седьмого класса я пешком ходил за 10 км в соседнюю Сергачевскую школу, школьных автобусов, телефонов и даже радио тогда не было», — делится воспоминаниями из детства Виталий Борисович.

В Ачке Горьковской области, куда в 1941 году переехали его родители из Подмосковья к маминой бабушке, он прожил 17 лет, там получил не только уроки «трудотерапии», но и кулачных боев. Чужаков в деревнях не любили, к тому же Ефимов много болел, даже два раза перенес воспаление легких, и вместо прогулок сидел дома с книжкой. Каждую неделю мать ходила в Сергач в библиотеку за книгами. В мальчишеских разборках он постоянно оказывался слабым звеном.

«Парень, если ты не научишься давать сдачи, тебя всю жизнь будут бить, ты хоть бы спортом каким-нибудь занялся», — подтолкнул меня на верный путь дед Курицын. И я решил научиться драться. Штангу и гантели смастерил из подручных материалов. Мама купила самоучитель по боксу и тяжелой атлетике, бабушка сшила из парусины перчатки, и во дворе «вместе с курами» стал я каждый день молотить самодельную грушу».

Самоучитель не подвел — свой первый бой Виталий выиграл в девятом классе у боксера-разрядника. На уроке физкультуры в разгар волейбольной игры к школьникам подошел студент-второкурсник и стал хвастаться, что у него разряд по боксу. Ефимов предложил ему устроить боксерский поединок. И первом же раунде спортсмен получил нокдаун от будущего министра. Эту картину наблюдал школьный физрук — фронтовик, офицер. «Давай, говорит, Виталь, организуем в школе кружок бокса! Я достану перчатки и грушу». Сказано-сделано. Так Ефимов в 16 лет стал тренером. И до сих пор благодарен людям, которые поверили в его таланты. И малую родину не забывает. Помог в деревне провести воду и газ, заасфальтировать дороги и даже построить церковь, чтобы ачкинцам было где помянуть погибших на войне.

## БОРЬБА ЗА СПРАВЕДЛИВОСТЬ

В послевоенное время почти все пацаны мечтали быть военными, мстить за погибших отцов. Но Виталий Борисович с детства тщательно обдумывал свои решения и полагался на интуицию.

В десятом классе он с лучшим другом решил поступать в Балашовское летное училище. Обратился за помощью к дяде — офицеру, получил вызов и мог бы спокойно ехать. Но на товарища вызов не пришел, и друзья решили вместе подавать документы в другое училище. А друг через две недели «по-тихому» подал заявление в железнодорожный техникум. Именно тогда Ефимов пережил первое разочарование в людях. Потом тоже не раз сталкивался с малодушием, завистью, враньем и пре-



дательством, но сам никогда никого не предавал, не врал и не завидовал. Таким его воспитали. А тот неблаговидный поступок друга (с ним он больше ни разу не встречался) «избавил» его от бесцельной юношеской романтики и заставил серьезно задуматься о выборе более «земной» профессии.

Выйти в люди парню из провинции всегда было непросто, но он с честью выдержал все испытания. Хорошо сдал экзамены в ВУЗ на инженерный факультет, но в списке поступивших в Горьковский сельскохозяйственный институт себя не нашел. Будучи уверенным в своих знаниях, он оспорил вердикт экзаменационной комиссии, даже отправился искать правды к ректору. Тот его успокоил, но члены приемной комиссии Ефимова опять «прокатили». Он даже не поверил сначала, ведь ректор – солидный человек, не мог

#### Уважаемый Виталий Борисович!

Ваш многолетний опыт государственной деятельности способствует эффективной работе комитета нижней палаты российского парламента, совершенствованию законодательства в сфере отечественного транспорта и строительства, решению стратегических задач всестороннего развития нашей страны. Желаю Вам доброго здоровья, счастья и всего наилучшего!

**АЛЕКСАНДР БОГОМАЗ,**  
Губернатор Брянской области

#### Уважаемый Виталий Борисович!

От всей души поздравляю Вас с юбилеем! Желаю Вам крепкого здоровья и благополучия. Пусть Ваша жизнь будет наполнена уважением коллег, любовью близких, настоящим человеческим счастьем. Уверен, что Ваша неиссякаемая энергия, высокий профессионализм, компетентность помогут решать самые ответственные задачи на благо России.

**ВЛАДИМИР СУШКОВ,**  
Председатель Правительства Республики Мордовия

#### Уважаемый Виталий Борисович!

От имени федеральной службы по надзору в сфере транспорта и от себя лично сердечно поздравляю Вас с юбилеем! Примите в этот день самые искренние и добрые пожелания крепкого здоровья и благополучия, успехов, воплощения в жизнь самых смелых планов, реализации всех начинаний. Пусть надежной основой новых достижений, направленных на развитие и процветание нашей страны, станут Ваши деловые качества, доверие и поддержка коллег, верность друзей, любовь близких.

**ВИКТОР БАСАРГИН,**  
Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

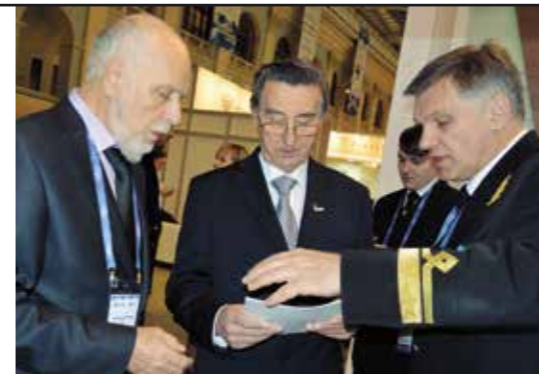
обмануть! Но на кон была поставлена его судьба, и Ефимов буквально ворвался в кабинет ректора, где заседала комиссия. Начал требовать справедливости, ведь балл-то проходной. Но ректор только развел руками. Помощь пришла в виде первого секретаря Горьковского обкома партии Виктора Панникова. Ректору тогда влетело по полной, а Ефимова зачислили. «Все тебе будет, и общежитие и стипендия, нам нужны такие гвардейцы, которые могут за себя постоять», – сказал спаситель.

Все свои первые раунды в борьбе за путевку в жизнь Ефимов выиграл, и не подвел тех людей, которые в него поверили, дали шанс проявить себя. Настойчивость и неумная созидательная энергия не давала Ефимову спокойно сидеть на месте, он всегда стремился поменять вокруг себя жизнь – что-то построить, модернизировать, отладить.

Работая после окончания вуза в учхозе «Новинка» Горьковской области, за 24 дня механизировал с ребятами три огромных коровника. Директор даже решил уволить главного инженера Артема Красного, который там отработал много лет, и назначить на его место энергичного и толкового комсомольца. Но Ефимов... написал заявление по собственному желанию.

«Сначала решил посоветоваться с мамой, работавшей заместителем директора учхоза. Она говорит: «Сынок, ты взрослый, решай сам». Решил уйти, не мог же я подставить достойного человека? Меня долго не отпускали, уговаривали, и даже объявили выговор по партийной линии. Но райком партии выговор не утвердил, поскольку три года были по-честному отработаны», – пояснил свой поступок наш герой.

Виталий Борисович не мог допустить, чтобы из-за него пострадал хороший человек, опытный работник, под началом которого он три года проработал. Ефимов вообще никогда не шел «по трупам». Без работы проходил недолго, поскольку к тому времени успел показать в деле твердый характер, знания, целеустремленность и порядочность. И это решение оказалось не только верным, но и судьбоносным – его пригласили на должность главного инженера в Горьковскую автоколонну, где он смог проявить свои новаторские и организаторские таланты.



#### КАК СЪЕСТЬ СЛОНА, НЕ ПОДАВИВШИСЬ

Виталий Борисович по своей природе – лидер, с детства мог зажечь и организовать коллектив. Но с азами управления его в юности познакомил главный инженер Сергачевской МТС, куда после школы пришел работать Виталий, рассказав про «теорию слона». Виктор Михайлович Большаков был высокообразованным квалифицированным управленцем, имевшим большой опыт руководителя. Ефимов, как секретарь комсомольской организации, сподвиг молодежь МТС построить для рабочих баню и душевые. После ремонта комбайнов, тракторов и прочей техники слесарям негде было даже помыться.

Пришел Ефимов с этой идеей к Большакову и стал требовать стройматериалы. А тот в ответ попросил для начала рассказать, как ребята собираются строить. «Материалы привезем, начнем и... построим», – удивился я такому вопросу. «Нет, так не пойдет. Ты знаешь «теорию слона»? Даже огромного слона можно «съесть» по частям. Нужно разработать план», – охладил мой пыл опытный управленец и помог грамотно воплотить идею. С тех пор (в 17 лет – ред.) я начал понимать, что есть система управления, а не просто дар Божий», – рассказал о своих первых шагах организатора Виталий Борисович, и заметил, что ему всегда везло на наставников. Фронтвики привыкли доверять молодежи, давали свободу инициативе, но и спрашивали строго за результат. Разве сегодня поставят девятиклассника работать тренером? Или доверят молодому специалисту модернизировать неблагополучное производство? А новый директор горьковской автоколонны, которую вообще называли «пьяной», Алексей Марнов, не сомневаясь назначил Ефимова главным инженером и дал ему карт-бланш: «Зарплату получил? Вот и работай, не ходи ко



мне по пустякам, сам проявляй инициативу!».

За год предприятие не только «проотрезвело», но и получило новый ремонтный цех, производственно-бытовой корпус. Автоколонна стала передовой, а энергичному инженеру партийное руководство предложило занять должность главного инженера Волго-Вятского территориально-производственного управления. За него замолвил словечко Рувим Лейви, уважаемый человек, долго возглавлявший это управление. Именно он дал Ефимову путевку в большую жизнь, посоветовал написать кандидатскую, а потом и докторскую диссертации.

В 1983 году Виталий Борисович возглавил Горьковское территориальное управление транспорта, смог внедрить начатую предшественниками систему полного комплексного транспортного обслуживания во всех районах, впервые наладить сотрудничество железнодорожников и автомобилистов, обеспечив работу транспортно-контейнерной системы. Причем, всю новаторскую документацию пришлось разрабатывать самим. Все эти ступени привели Ефимова в Москву на пост замминистра автомобильного транспорта РСФСР. Так закончился в 1986 году ачинско-дергачевско-горьковский период.

#### БОИ БЕЗ ПРАВИЛ ЗА ТРАНСПОРТ

В 1990 году Ефимов стал министром транспорта Российской Федерации – первым министром транспорта современной России. Работал днями и ночами, особенно в разгар девяностых годов и первые годы после перестройки, когда начался форменный «грабеж» и раздел имущества бывших советских предприятий. Чтобы перечислить все, что смог сделать для транспорта в те годы Ефимов, не хватит страниц журнала. Но, пожалуй, самым сложным решением он считает свой до-

**Уважаемый Виталий Борисович!**

Примите самые теплые и искренние поздравления с днем рождения! Искренне желаю Вам крепкого здоровья, отличного настроения, счастья, удачи, осуществления всех намеченных планов и благополучия Вам и Вашим близким. Пусть этот день наполнится радостью и теплом улыбок Ваших друзей и родных!

**ВЯЧЕСЛАВ ТИМЧЕНКО,**  
Председатель Комитета Совета Федерации  
по Регламенту и организации парламентской  
деятельности

**Уважаемый Виталий Борисович!**

Примите самые искренние поздравления в день Вашего юбилея! Пусть Ваша неиссякаемая энергия, оптимизм, профессиональный и жизненный опыт позволяет реализовать задуманное, помогут решить самые сложные задачи. Крепкого Вам здоровья и успехов в дальнейшей работе.

**ГЕННАДИЙ ЛЕМЕШОВ,**  
Заместитель Губернатора Брянской области

бровольный уход с министерского поста. Причин было много. Ускоренная приватизация без всякой стратегии и экономических обоснований, законодательной базы напоминала грабеж. Транспортная отрасль трещала по швам. Руководство минтранса не могло повлиять на политическую ситуацию, но было обязано сохранить флот, авиацию и автотранспорт. А парадом тогда командовало Госимущество и либеральные правительственные круги. До второй половины 1995 года минтранс как-то отбивал попытки захвата транспортной структуры, в которых был государственный пакет акций, Ефимов даже успел пробить аудит базовых

предприятий по международным стандартам, реальную оценку их собственности. Но расстановка сил в госорганах уже не вызвала сомнений, прогноз предвыборной ситуации показывал, что обвальная приватизация захватит и транспорт. К тому же в 1995 году в бюджете страны впервые не предусмотрели средства на мероприятия по безопасности полетов и плавания, поддержания в исправном состоянии предприятий гидротехнических сооружений. ЧП тогда удалось избежать, но в 1996 году Ефимов не стал рисковать.

Он встречался с председателями правительства РФ Егором Гайдаром, Виктором Черномырдиным, пытался «достучаться» до Чубайса, лично докладывал ситуацию Президенту России. Борис Николаевич понимал ее сложность, но волевых решений не принимал.

**УЙТИ, ЧТОБЫ ВЫИГРАТЬ**

«Я неоднократно излагал картину дальнейших событий Ельцину. Если мы приватизируем флот, то он весь уйдет за рубеж, это ж не завод, который не вывезешь. И что получилось? Раньше на долю флота приходилось 55% объема перевозок, а сейчас 1%. Залоговый аукцион – надувательство. Когда аэропорт Домодедово продают за бесценок, это жульничество. У ближайшего окружения президента я не нашел понимания. И написал рапорт президенту, указав, что участвовать в раздаче



самых ликвидных предприятий олигархам, которые обещали поддержать грядущие выборы, не могу и не хочу. В течение двух месяцев три раза подавал заявление «по собственному», думал, что хоть это сработает. Черномырдина тогда «послал» меня по-свойски, мол, не выпендривайся. А когда получил приказ президента об отставке, то как-то пусто стало в душе», – честно признался Виталий Борисович.

Президент отправил честного и принципиального чиновника в отставку, но залоговая и инвестиционная приватизация в транспортном комплексе была приостановлена, поскольку, обсуждая рапорт с ближайшими помощниками президента, Ефимов выдвинул жесткое условие: если залоговая и инвестиционная приватизация в транспортной отрасли не будет приостановлена, то он вынесет «сор из избы» на суд российской и мировой общественности. Не боялся, что его просто потихому отправят в мир иной. И он выиграл этот бой «без правил», потому что не пошел на сделку с совестью, остался верен своим принципам, сохранил доброе имя. И уже в статусе президента Союза транспортников России, инициатором создания и бессменным президентом которого с 2003 года, затем депутата и первого заместителя председателя комитета ГД РФ по транспорту, председателя комитета торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и экспедированию продолжил биться за транспорт.

**ГЛАВНЫЙ БОЙ – ЗА СЧАСТЬЕ**

При всей своей занятости Ефимов никогда не забывал о семье, черпал энергию в гармонии с природой, всю жизнь держит себя в отличной физической форме, любит длительные прогулки, охоту. Впрочем, с

охотой пришлось расстаться по многочисленным просьбам родных. «Утки крадут тебя на все выходные!» – жаловалась жена Нина Александровна, а после инцидента, когда дробь попала в старика-охотника, который прикорнул в шалаше, вообще спрятала ружье. «Ниночка», как называл свою единственную любовь Виталий Борисович, всю жизнь, как могла, берегла его от житейских и прочих проблем, но ушла первой. Для счастья у Виталия Борисовича есть дочь Леночка, внуки Андрей и Маша, правнучка Настенька и главное – работа. У Ефимова не было кризиса возраста, когда из жизни уходит кураж. Когда все высоты взяты, а дети и деревья выросли. Он нужен людям, что дает необъяснимое чувство свободы, утраивает силы. Конечно, можно перестать замечать время, но оно про тебя не забудет. И вроде бы совсем недавно Виталий Борисович отметил свое 75-летие, «пережил» юбилейные здравницы и оды, а тут на подкате 80. В его кабинеты и приемные не зарастает народная тропа. Его мнение уважает президент России Владимир Путин. И ни об одном своем решении Ефимов не пожалел. Значит, все 80 раундов он выиграл у судьбы. И продолжение следует... ■

Мария Гошина

**Уважаемый Виталий Борисович!**

Весь коллектив редакции журнала «Дороги и транспорт» от всей души поздравляет Вас с 80-летием! Желаем Вам здоровья, энергии и плодотворной работы ещё на многие годы!



## УВАЖАЕМЫЙ ВИТАЛИЙ БОРИСОВИЧ!



**ВЛАДИМИР ЛОМАКИН**

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ  
ОБЩЕРОССИЙСКОГО  
ПРОФСОЮЗА  
РАБОТНИКОВ  
АВТОМОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА  
И ДОРОЖНОГО  
ХОЗЯЙСТВА**

**Ц**ентральный комитет Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства горячо и сердечно поздравляет Вас с 80-летним Юбилеем!

Свой Юбилей Вы встречаете в расцвете творческих сил, духовной и физической бодрости, новых деловых замыслов.

Ваши деловые качества, упорство в достижении поставленной цели позволили Вам пройти трудовой путь от рядового слесаря до руководителя автотранспортного предприятия, территориального транспортного управления, а затем – Министра транспорта Российской Федерации.

Сегодня Вы – авторитетный политик, который на посту Первого заместителя председателя Думского комитета по транспорту и строительству, делает много для того, чтобы транспорт и дорожное хозяйство России продолжали свое устойчивое развитие в условиях рыночной экономики, обеспечивали потребности в перевозках многочисленного населения страны.

Транспортное сообщество с благодарностью воспринимает Вашу деятельность на посту Президента Союза транспортников России, направленную на выявление и решение имеющихся проблем с привлечением самых высших эшелонов власти, Президента Российской Федерации В.В.Путина.

Многие годы связывают Вас с отраслевым профсоюзом автотранспортников и дорожников. Профсоюз в Вашем лице всегда находил поддержку и взаимопонимание.

И в настоящее время члены Профсоюза признательны Вам за Вашу принципиальную позицию в отношении обеспечения безопасности труда водителей транспортных средств старших возрастов.

Центральный комитет Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, благодарит Вас, дорогой Виталий Борисович, за сотрудничество и взаимодействие!

Искренне желаем Вам крепкого здоровья, счастья и успехов в Вашей деятельности на благо транспортников и дорожников, на благо всех граждан России!

## ЗА ИДЕЮ ОН БОРОЛСЯ БЕЗ СТРАХА, ЧТО «СНИМУТ ШАПКУ»

**В**ВДВ есть такой лозунг: «Никто, кроме нас». Мы с Виталием Борисовичем как десантники, живем по таким жестким правилам. Никто нас не заставляет сегодня работать в поте лица, награды за заслуги получены сполна, просто по-другому жить не привыкли. А что касается наших с ним отношений, то, конечно, мы друг друга ценим и уважаем. Хотя иногда, при обсуждении злободневных вопросов, между нами возникают горячие споры. В итоге, как загораемся ментально, так и остываем. Но, а в споре рождается истина!

Ефимов, отстаивая позиции транспортников, никогда не отступает. Он не боится сказать правду, иногда и беспощадную, даже Президенту страны. Далеко не у всякого руководителя хватит духа на такое. Мы несколько раз встречались с Владимиром Путиным. Такое внимание первого лица к Союзу транспортников обусловлено во многом благодаря авторитету Виталия Борисовича. Помню, первая встреча состоялась в 2011 году, потом в 2013-м и в прошлом году Президент приезжал к нам на съезд транспортников. Там Ефимов был в ударе, высказывая истинное положение дел в отрасли.

По-другому и быть не может, поскольку руководство страны прекрасно знает, что вся жизнь Виталия Борисовича посвящена развитию транспортной отрасли. Он пришел в министерство транспорта не какими-то окольными путями, пользуясь связями. Дошел своим «умом и трудом», принципиальностью, компетентностью. И, по сути, сам ушел с поста министра, поскольку крайне негативно был настроен к залоговым аукционам. Такое решение тоже дорогого стоит. В Госдуме сегодня он продолжает отстаивать интересы транспортников на самом высоком профессиональном уровне. На заседаниях порой «искры летят». Но он всегда выслушает аргументы всех сторон, проанализирует, и лишь потом принимает справедливое решение. Это главная черта Ефимова. Слава Богу, что в нашей отрасли есть люди, для которых интересы дела превыше всего.

### «Уважаемый Виталий Борисович!»

Желаю Вам самого главного – сил, энергии и здоровья на еще многие годы.

Все остальное – настоящее мужское дело, преданные друзья и соратники, уважение и статус в обществе, крепкий тыл, дети и внуки, мир и порядок в душе, у Вас есть сполна. Уверен, что и к следующему юбилею ваше неиссякаемое желание сделать Россию крепче и сильнее, вывести транспортную отрасль на самый высокий уровень еще больше укрепит позиции нашего Союза.



**АЛЕКСАНДР МАЛОВ**

**ПРЕЗИДЕНТ  
ОБЩЕРОССИЙСКОГО  
ОТРАСЛЕВОГО  
ОБЪЕДИНЕНИЯ «АСПОР»,  
ПОЧЕТНЫЙ  
СТРОИТЕЛЬ  
И ПОЧЕТНЫЙ  
ДОРОЖНИК РОССИИ**

**АСПОР**

## ОТСТАИВАЯ ПОЗИЦИИ ОТРАСЛИ



**ВЛАДИМИР ВЛАСОВ**

**ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
ДИРЕКТОР  
ПАО «МОСТТРЕСТ»**

Уважаемый  
Виталий Борисович!

От имени коллектива ПАО «Мострест» позвольте поздравить Вас с юбилеем!

Ваша биография неразрывно связана с российским транспортом. Для всех нас Вы являетесь уникальным примером человека с активной и профессиональной позицией. Сегодня Вы опять на передовой, как и 15, и 30, и 40 лет назад. Возглавляя Союз транспортников России и являясь значимой фигурой в ОНФ, вы проводите десятки авторитетных мероприятий, целью которых является развитие инфраструктуры и решение самых острых проблем. Пробивая дорогу для развития всей транспортно-дорожной отрасли, на любых совещаниях, заседаниях и круглых столах Вы принципиально и решительно отстаиваете позицию отрасли. Вы трудитесь с заделом на будущее, с невероятной энергией и высоким профессионализмом.

Уважаемый Виталий Борисович! Спасибо Вам за Ваш вклад в развитие отрасли, за сохранение транспорта в сложные 90-е, за Вашу активную профессиональную позицию сегодня. Примите самые искренние поздравления по случаю дня рождения и пожелания крепчайшего здоровья, благополучия, успехов в Вашей важной работе на благо российского транспорта!

## ЭТАЛОН СЛУЖЕНИЯ РОДИНЕ

Глубокоуважаемый  
Виталий Борисович!

От имени руководителей, выпускников, преподавателей, учёных, аспирантов и студентов высших учебных заведений – членов Ассоциации вузов транспорта поздравляю Вас с юбилеем!

Трудно найти слова, в полной мере оценивающие Ваш многолетний гигантский, подвижнический труд на благо государства, родной отрасли, преданность национальным интересам, высочайший профессионализм, талант государственного и общественного деятеля, организатора и учёного, громадный вклад в развитие и повышение кадрового потенциала транспорта.

Для нынешнего поколения транспортников, студентов отраслевых вузов Ваш жизненный путь является эталоном служения Родине, нашему великому народу.

Особо признательны Вам за то, что во многом благодаря Вашим усилиям нам удалось сохранить систему транспортного образования, создать надёжную платформу для его дальнейшего развития и общетранспортный федеральный вуз – Российский университет транспорта.

Вас всегда отличали повышенная ответственность, принципиальность в отстаивании государственных интересов, кипучая энергия и инициативность. Уверены, что так будет и впредь в вашей дальнейшей плодотворной деятельности во главе ведущей отраслевой общественной организации страны. Убеждены в Ваших новых достижениях на поприще служения Отечеству!

Примите низкий поклон и пожелания крепкого здоровья, жизненной и творческой энергии, благоденствия!



**БОРИС ЛЕВИН**

**ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ  
ВУЗОВ ТРАНСПОРТА,  
ПРОФЕССОР, ДОКТОР  
ТЕХНИЧЕСКИХ  
НАУК**



# НЕ ВЫНОСИЛ ХАЛТУРЩИКОВ И ЛЕНТЯЕВ

**АЛЕКСАНДР  
ШУРИКОВ**

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ  
МОСКОВСКОГО  
ГОРОДСКОГО  
ПРОФСОЮЗА  
РАБОТНИКОВ  
АВТО-  
МОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА  
И ДОРОЖНОГО  
ХОЗЯЙСТВА**

«Виталий Борисович хорошо разбирается в людях, ну-троем чувствует политическую обстановку. Помню показательный случай в Сочи, на альтернативных выборах президента нашего общероссийского союза, когда мы, к сожалению, сделали ставку не на того человека. Виталий Борисович приехал и быстро исправил ситуацию, в мягких тонах объяснив нам, что нужно иметь чутье», – поделился воспоминаниями Председатель Московского городского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Александр Шуриков. Но, как отметил наш собеседник, свой талант Ефимов никогда не использовал в личных целях. Не держался за высокие посты, а с подчиненными и коллегами был прост и открыт. Об этом говорят его многие соратники.

«До сих пор помню нашу первую встречу. Познакомился я с Ефимовым на Дне Автомобилиста в Москве, когда Виталий Борисович только пришел работать в министерство транспорта, – продолжил рассказ Александр Леонидович. – Праздник проводили в торжественной обстановке, в Колонном зале, в присутствии первых лиц. И он практически сразу смог найти общий язык с людьми. Я был до глубины души поражен его искренностью и простотой. С тех пор у нас сложились теплые отношения. Мы хорошо друг друга понимаем. Да, бывало, он резко меня поправлял, особенно, когда считал, что я придерживаюсь прокоммунистических взглядов. Но делал это по-доброму, и поэ-

тому на него нельзя было обижаться. Я не слышал, чтобы он вообще на кого-то кричал или ругался. Да, он жестко отстаивает свою точку зрения, но у него другая сила убеждения – внутренняя».

Шуриков всегда поражался работоспособности своего соратника: где бы Ефимов не работал, вокруг него никогда не «крутились» халтурщики и лентяи. И сегодняшних дней это тоже касается.

«Я часто бываю у него на заседаниях комиссии, вижу, кого он собирает, в частности, и на встречах по пенсионной реформе. Вроде бы можно и успокоиться, если закон уже принят, а он добивается дополнительных преференций для наших водителей, и при этом старается построить свои аргументы не на пустых эмоциях, а на научной основе, – отметил Александр Леонидович. – Эти качества во многом помогают транспортным профсоюзам страны отстаивать свои позиции на самом высоком уровне. К нашей организации Ефимов относится с большим вниманием, всегда дает мне право выступить на совещаниях, обращается как к эксперту. На сегодняшний день наша общая главная задача – сохранить отрасль, людей».

Дело в том, что в грузовом, городском и междугородном транспорте сейчас наблюдается большая нехватка водителей. По отдельным отраслям от 16 до 20 процентов! Московский регион – не исключение. Эту проблему Московский профсоюз старается решить вместе с СТР. Сегодня многие водители ушли на вольные хлеба в службу такси, в частные организации, поскольку требования к государствен-

ным водителям по обеспечению безопасности и качества перевозок пассажиров и грузов очень высоки, а зарплаты небольшие.

«Помню, в советское время, водитель автобуса получал зарплату больше меня, директора автопарка! Сегодня нужно сохранить водителям всяческие преференции, льготы, соцпакет, досрочный выход на пенсию. И это наша с Виталием Борисовичем головная боль! Общими усилиями нам удалось это сделать в московском гортрансе, где помимо зарплаты водители получают определенные блага: бесплатный проезд к себе на родину, возможность отдохнуть неделю-другую в Крыму, Краснодарском крае, посещать спортивные занятия, улучшить жилищные условия».

Опыт старейшего Московского профсоюза ценят не только в России, но и в странах СНГ. Как председатель Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства, куда входят 11 профсоюзов стран Содружества Независимых Государств, Александр Леонидович и его команда стараются всякими способами поднять престиж профессии водителей. Например, проводят автопробеги. Исколесили всю Россию! Четыре года назад от Брестской крепости доехали до Киргизии! В позапрошлом году добрались до Узбекистана, а в прошлом году – до Братиславы, где их принимали словацкие друзья.

«Мы не просто устраиваем показательные поездки, а попутно проверяем качество и безопасность наших дорог. Для этого в составе колонны движет-

ся специальная дорожная лаборатория из Саратова. Остановившись в городах, мы проводим конференции по дорожной тематике, экскурсии, встречи с дорожниками и автомобилистами, журналистами, общественниками. Каждая остановка в населенном пункте это – праздник, событие, которое поднимает престиж профессии водителя. К сожалению, в этом году из-за «коронавируса» пришлось отложить до лучших времен интересный пробег «Узбекистан–Туркмения–Иран–Ереван», – посетовал Шуриков.

Конечно, в дороге может случиться всякое. И машина может подвести. В одном из пробегов совершенно новый «УАЗик» встал в чистом поле. «Нужно было хотя бы с год его обкатать, а мы доверились отечественному автопрому! Пришлось тащить его до места привала и всей командой ремонтировать. Благо серьезных поломок не было, двигатель не пришлось менять. В пробегах участвуют разные автомобили, люди едут и на своих машинах. У меня есть приспособленный и надежный микроавтобус», – поделился дорожными историями Александр Леонидович. Они с удовольствием взяли бы с собой и Виталия Борисовича, но у него день расписан по минутам.

Завершая беседу, Шуриков отметил, что несмотря на занятость, Ефимов всегда находит время на решение чужих проблем. Но настоящие друзья стараются не напрягать его личными просьбами. «Он же человек безотказный, и все, кто его действительно ценят и уважают, стараются поберечь. Лучше ему помогать, чтобы он долго работал и долго жил».

## Уважаемый Виталий Борисович!

*Я благодарен судьбе за то, что наши жизненные дороги так тесно переплелись. Мы делаем общее дело и это связывает крепче, чем родственные узы. Работы предстоит много и это всегда утраивало вам силы. Желаю Вам долгих лет здравствования. Пусть все задуманное удастся, а желаемое – свершится!*





Президенту СТР, первому заместителю  
Председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту  
и строительству Виталию Борисовичу Ефимову – 80 лет



**УВАЖАЕМЫЙ  
ВИТАЛИЙ БОРИСОВИЧ!**  
Коллектив дорожно-строительной компании «R-1»  
поздравляет Вас с 80-летием!

Трудно переоценить Вашу роль в развитии всего транспортного комплекса России. Редко кому удавалось заслужить звание Почетного работника автомобильного, железнодорожного, морского, речного транспорта и всего транспорта огромной страны.

Более 60 лет вы отдали людям, на вашем примере сегодня воспитывают молодые кадры. В должности министра транспорта РСФСР и РФ вы заложили законодательную и правовую базу деятельности Минтранса РФ, сформировали команду высококвалифицированных профессионалов, сохранивших транспортную систему страны в сложные 90-е годы. Сегодня вы возглавляете организацию, представляющую и защищающую интересы транспортников из разных регионов. Вы собрали и сплотили в своих рядах профессионалов, от которых зависит будущее отрасли. Благодаря вам Союз к сегодняшнему дню объединяет все сектора транспортного предпринимательства, находит понимание у власти, включая Президента РФ.

На всех крупных профессиональных форумах вы – один из самых почетных и желанных гостей. Вас уважают и ценят в разных уголках нашей страны. Это дорогого стоит. Уверен, что и к следующему большому юбилею вы сохраните желание быть нужным и полезным не только своей семье и близкому кругу друзей, но и миллионам граждан.

Разрешите пожелать вам богатырского здоровья на многие-многие годы, чтобы хватило сил осуществить все ваши личные и профессиональные планы.

**Председатель совета директоров ДСК «R-1»  
ЭДГАР АРАМЯН**



**УВАЖАЕМЫЙ  
ВИТАЛИЙ БОРИСОВИЧ!**

От имени всего коллектива ООО «СамараТрансСтрой»  
примите сердечные поздравления по случаю знаменательной даты  
вашей жизни – 80-летнего юбилея!

Вас знают, как авторитетного политического и общественного деятеля, как основателя и бессменного руководителя Союза транспортников России. Поставив четкий вектор движения, вы неизменно отстаиваете интересы специалистов отрасли. Благодаря вашим усилиям возрождается транспортная сфера страны, вводятся в действие новые нужные законы и совершенствуются нормативные акты. Та истина, что рождается в горячих спорах во время форумов и круглых столов, не остается без внимания. Вы уверенно руководите Союзом, поэтому всегда четко и компетентно находите верные решения.

Дорожная сеть регионов стала меняться к лучшему, в том числе благодаря вашей поддержке. Союз транспортников России помогает нам узнавать о технических новинках отрасли, делать выбор в пользу той или иной технологии. Отрадно отметить, что мы решаем задачи в соответствии с вызовом времени и стремимся быть лидерами отрасли.

Примите самые добрые пожелания счастья, благополучия и неиссякаемой душевной энергии. Крепкого здоровья вам и вашим близким!

**Сергей СУРКОВ,  
директор ООО «СамараТрансСтрой»**

Самара, 3-я просека, 250  
+7(846)979-79-38  
samarasts@list.ru

# РЕЗАЛ «ПРАВДУ-МАТКУ»



**БОРИС ШТЕРН**

**ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК  
АВТОТРАНСПОРТА РОССИИ,  
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА  
ДИРЕКТОРОВ  
«ПЕРВОГО АВТОКОМБИНАТА  
ИМ. Г.Л.КРАУЗЕ»**

**П**омню, какая непростая ситуация сложилась, когда в России начали внедрять «плату за тонны» – систему «Платон». Планировалось брать деньги за проезд с грузовиков, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн. Часть собранных средств должна была аккумулироваться в Дорожном фонде РФ для ремонта федеральных автомобильных трасс. Всех тогда интересовала «цена вопроса» – сколько предприятиям придется за это платить. Его создатели старались заложить цену побольше, а Ефимов понимал транспортников, насколько для них это накладно, ведь эти дополнительные затраты никто не собирался компенсировать. Тогда он провел ряд нужных встреч, разобрался в ситуации. Всегда принципиальный, прямой, он не боялся резать «правду-матку» без оглядки на чины и звания, поскольку ни от кого не зависел. Помню, на совещаниях Виталий Борисович открыто высказывал замминистру транспорта РФ и представителям министерства финансов, чем грозят такие драконовские сборы транспортным предприятиям. В итоге смог доказать свою правоту, и плату снизили до приемлемого размера.

Но самое интересное, что когда «Платон» уже стали внедрять, всплыли еще проблемы. Расчёт ведь производился в зависимости от фактического пробега (в момент старта системы с 2015 года – по тарифу 3,73 руб. за километр – ред.) с помощью маршрутной карты или бортового устройства. А не все крупные предприятия могли сразу оснастить все машины. Я тогда руководил «Первым автокомбинатом им. Г.Л.Краузе», и нас это тоже касалось. Нам говорили: «Это ваши проблемы, рассчитывайте сами стоимость каждой поездки, или платите штраф». А штрафы



**Президенту СТР, первому заместителю  
Председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту  
и строительству Виталию Борисовичу Ефимову – 80 лет**

были колоссальные, за два дня можно было разориться. Он срочно потребовал от меня ряд справок и добился отсрочки, пока предприятие официально не заявит, что у них система надежно работает. И потом через совещание у зампреда Совета министров с участием всех сторон во многом благодаря Ефимову транспортники добились резкого сокращения штрафных санкций и их отсрочки до полного внедрения новой системы.

Он вообще всегда вставал на защиту предприятий. Только на топливо необоснованно цены повысят, он всех буквально поднимал на ноги. Он всегда был таким. Я ж его знаю много лет. Мы с ним практически ровесники, я его старше на 4 месяца. И судьбы наши очень похожи. Начинать с рабочих, после учебы попали на автобазы, где досрочно до главных инженеров. Потом я переехал в Москву, и уже на Автокомбинате №1 дорос до главного инженера. А он дорос до главного инженера нижегородского территориального транспортного управления, которое по размеру было сопоставимо с нашим предприятием. Потом его возглавил, затем перешел работать в министерство, и в итоге стал первым министром транспорта России. Но мы с ним никогда не теряли связи, постоянно пересекались, и на нашем автокомбинате, когда он еще работал в Нижнем Новгороде, и когда он был министром, и даже когда его направили торгпредом в Венгрию.

Так получилось, что его заместителем в Венгрии был мой очень близкий друг, и я, приезжая к нему в гости, регулярно с Виталием Борисовичем встречался. Все наши разговоры были о проблемах транспорта в России, у него все время об этом болела душа, хотя, будучи дипломатом, мог бы об этом и не думать. Вернувшись в Россию в 2001 году и попав в торговую палату, он первым делом инициировал создание российского транспортного союза. Через короткое время пригласил меня к себе на серьезный разговор, мы побеседовали о судьбе отрасли, в основном о грузовых перевозках. Он же сам из этой сферы, да и я всю жизнь провел «в грузовых перевозках». Он советовался, интересовался, какие сегодня есть проблемы, поскольку за пять проведенных в Венгрии лет немного отошел от наших дел. А время было такое, что все быстро менялось. Виталий Борисович выяснил у опытных людей, своих единомышленников все, что надо, и работа закипела. После того разговора почти сразу наш автокомбинат, как организация, стал членом СТР. И мы до сих пор поддерживаем добрые отношения. Все наши разговоры – о наболевшем, о работе. Личные блага его никогда не волновали. А ведь во власть стремятся люди не всегда с благородными помыслами, а чтобы первым делом создать себе материальное благополучие. Что-то выкраивают, «на стороне» делают бизнесы... А Ефимов за свои годы не нажил никаких богатств. У него другие ценности.



**Уважаемый Виталий Борисович!**

*Для настоящего государственника важно благополучие его страны.*

*Такие люди очень редко встречаются.*

*Вы – настоящий патриот транспортников,*

*с любых вершин вы понимали позиции и состояние нашей отрасли.*

*Всегда за нее боролись, не ожидая, что все наладится и без вашего вмешательства и активного участия. Главное, чтобы у вас хватало сил и здоровья на всю эту непростую борьбу и счет всегда был в вашу пользу.*





# СПАСИБО ЗА ШКОЛУ ЖИЗНИ

*Все, кому посчастливилось работать с Виталием Борисовичем, отзываются о нем даже за глаза, как о большом профессионале и патриоте отрасли.*

*«В коридорах и «курилках» министерства транспорта все коллеги отмечали его принципиальность и фанатичное чувство ответственности за вверенное дело», – поделился воспоминаниями председатель региональной общественной организации «Ветераны войны и труда автомобильного транспорта» Андрей Яковлевич Жильцов.*

## ДАЖЕ ВЫГОВОР ОТ ЕФИМОВА КОЛЛЕГИ ВОСПРИНИМАЛИ КАК УРОК

Я знаю Виталия Борисовича 35 лет, с 1986 года, когда он еще был заместителем министра автотранспорта РСФСР. В те годы я работал в центральном аппарате Главвтоснабсбыта, регулярно присутствовал на совещаниях, где Ефимов решал разные вопросы, чихвостил руководителей управлений. Он не боялся гнуть свою линию, хотя правительство тогда «рубил головы» министрам по 10 раз в году. Но не махал шашкой, а находил время, чтобы досконально разобраться в ситуации».

Чего только за эти годы не случилось. Даже серьезные нагоняи, за которые коллеги не обижались, а воспринимали как урок на будущее.

«Виталий Борисович нутром чувствует, как рентген, любую халтуру и не любит пустых разговоров. На одной из планерок он попросил отчитаться руководителя производственного отдела. Тот завел красивую «басню», все аж заслушались. Кроме Ефимова, который прервал его на полуслове и объявил выговор. Вы, говорит, сначала подготовьтесь, а не отнимайте у нас время». Он же отрасль знал не по книжкам и докладкам, с 1968 года работал главным инженером на разных автотранспортных предприятиях, руководил гигантом «Горькийавтотранс», – продолжил беседу Андрей Яковлевич.

Один раз и сам Жильцов схлопотал от него строгое замечание на совещании по выполнению плана по сбору металлолома.

«Обсуждали мы с ним дела у коллег из Ленинграда, которые не выполняли план, – рассказал про этот эпизод Андрей Яковлевич. – Ефимов попросил

прокомментировать ситуацию. Я сказал, что они очень стараются, хорошо работают, но пока не все получается. Он выслушал, объявил мне замечание и отправил в командировку в Ленинград, разобраться в ситуации. Я съездил, отчитался, как положено, и Ефимов с меня замечание снял. Я был не прав, потому что публично полез защищать тех, кто не выполняет план, а значит, что-то неправильно делают, не дорабатывают. Как мудрый руководитель он всегда взвешивал свои решения. «Я могу и ошибаться, поскольку в замминистры пришел недавно, значит будем вместе учиться», – подытожил тогда он наш разговор». Все его окружение знало, что Ефимов ценит порядочных людей, поскольку сам такой – никогда не делал того, что разоряет совесть.

По словам Жильцова, Виталий Борисович успевал на всех фронтах, уделял большое внимание науке, не остался в стороне, когда МАДИ хотели отдать в минообразование, даже до президента достучался. В итоге свой главный институт транспортники «отстояли». Ефимов всегда помогал коллегам, предприятиям и просто людям, к нему обращавшимся, не рассчитывая на благодарность. И сегодня огромная общественная работа в СТР его не тяготит.

«Как президент ассоциации «Авторесурс», которая образовалась на базе бывшего Главвтоснабсбыта Минавтотранса РСФСР, я и сегодня в одной «лодке» с Виталием Борисовичем, поскольку наша общественная организация более 15 лет состоит в СТР. В том числе и благодаря поддержке Виталия Борисовича и наша общественная организация до-

билась заметных успехов, – подчеркнул Андрей Яковлевич. – Сегодня мы объединяем 35 транспортных, промышленных и ресурсных предприятий в 12 регионах России. В последнее время уделяем много внимания производству, включаем в свой состав небольшие предприятия перевозчиков. Есть у нас предприятия, которые обеспечивают население бытовым газом, например, в Волгоградской области».

По словам нашего собеседника то, что ассоциация входит в федеральный отраслевой союз, позволяет делиться опытом в решении разных проблем, оперативно оказывать всестороннюю помощь транспортным предприятиям.

«Мы в основном помогает своим учредителям и членам в маршрутизации перевозок, поисках наиболее надежных производителей и поставщиков, выгодной клиентуры, приобретении качествен-

АНДРЕЙ ЖИЛЬЦОВ:

« Я И СЕГОДНЯ С ВИТАЛИЕМ  
БОРИСОВИЧЕМ В ОДНОЙ  
«ЛОДКЕ»

ной и дешевой продукции, обучении и повышении квалификации кадров, а также в наградных вопросах, организации санаторно-курортного отдыха и лечения работников, устройстве в гостиницах, предоставлении технических средств связи и других услуг», – рассказал о своей сегодняшней работе Андрей Яковлевич. Поэтому не только от себя, но и всего коллектива ассоциации на страницах нашего журнала он поздравил Виталия Борисовича Ефимова с юбилеем:



## Уважаемый Виталий Борисович!

Если на юбилейный съезд общественной организации приезжает сам президент России, это говорит о многом. Такое внимание со стороны высшего эшелона власти лучше любых слов демонстрирует признание Ваших заслуг, как руководителя СТР, досконально знающего отрасль, и человека с безупречной репутацией. Вы можете научить, пояснить, что надо делать, чтобы транспортная отрасль России стала передовой. Вы сегодня являетесь не только Президентом СТР, не просто депутатом Госдумы, но и заместителем председателя ее комитета, который объединил два сложнейших направления – транспорт и строительство. К Вам, как к депутату, поступает очень много обращений, Вы выезжаете в свой регион, решаете проблемы на месте, потому что энергии Вам тоже не занимать. Дай Бог Вам здоровья, чтобы его на всё и на всех хватило. Члены ассоциации «Авторесурс» знают, что всегда могут рассчитывать на поддержку СТР и Ваше понимание, как глубоко порядочного человека. Мы будем у Вас учиться и помогать в нашем общем деле».



**ПАВЕЛ ПОСПЕЛОВ**

**ДОКТОР ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК,  
ЗАСЛУЖЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ НАУКИ,  
ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЙ ЧЛЕН РОССИЙСКОЙ  
АКАДЕМИИ ТРАНСПОРТА**

## ЕФИМОВ УМЕЕТ «ЗАЖЕЧЬ» ИДЕЕЙ ЛЮБОЙ КОЛЛЕКТИВ

**Д**о сих пор помню показательный случай, когда в 2011 году готовилась встреча СТР с Путиным. Виталий Борисович, прорабатывая организационные вопросы, проявил такую требовательность, что сумел «построить» без крика огромный коллектив. Но вместе с тем, даже нерадивых сотрудников он «приводил в чувство» без ругани и перехода на личности, предельно корректно.

Виталий Борисович – искренний и давний друг МАДИ. Он защищал у нас кандидатскую диссертацию, затем докторскую, и несмотря на загруженность, до сих пор в курсе того, что происходит в жизни родного института. Более того, он всегда готов нам помочь советом, знает лично многих наших сотрудников, их научные работы. Весь коллектив нашего института относится к Ефимову с огромным уважением. В самые трудные времена, когда у нас менялось ру-

ководство, он был готов посодействовать, со стороны и Государственной Думы, и Союза транспортников. Стоило к нему только обратиться, и он тут же приезжал к нам на ученый совет, выступал, подсказывал, что нужно делать в тех или иных ситуациях. Виталий Борисович всегда стремится сам докопаться до сути, взвесить все «за» и «против», не рубить сгоряча.

Он уделяет большое внимание науке. Именно благодаря Виталию Борисовичу коллектив МАДИ принимает активное участие в работе Союза транспортников России, Общероссийском народном фронте. На всех форумах, где сообща решаются самые острые вопросы, касающиеся наших дорог и транспортного хозяйства, его мнение очень весомо. И это абсолютно закономерно, поскольку человек государственного ума знает свою отрасль не по учебникам и докладам в кабинетах. Это человек, на которого можно и нужно равняться.

# МОДЕЛЬ ПАМЯТНИКА ВОИНАМ РОДИЛАСЬ ИЗ ГЛИНЫ

Мемориал памяти героев Великой Отечественной войны установят летом на скоростной трассе М-11

**В** совместном проекте Фонда развития науки и культуры «Таволга» с Госкомпанией «Автодор» задействованы скульпторы, архитекторы и общественники. Скульпторы уже закончили работу над глиняной моделью памятника воинам, который станет основой для мемориала. Его установят летом этого юбилейного года 75-летия Великой Победы, на площадке отдыха, расположенной на 561-м км автомобильной дороги М-11 в Новгородской области в честь подвига и в память о всех погибших красноармейцах.

«Установка памятника – первый этап. В этих местах в 1942 году шли ожесточенные бои, в ходе которых погибли бойцы 2-й Ударной Рабоче-крестьянской Красной армии. Там до сих пор работают поисковики и находят все новые и новые свидетельства боев. Мы полагаем, что в дальнейшем находки времен войны будут выставлены в блиндаже-музее, который планируем возвести рядом с памятником», – отметил председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

Над памятником работает Студия военных художников М. Е. Грекова. Авторы проекта – скульптор Максим Малашенко и архитектор Денис Бобылев. Именно их вариант эскиза памятника был выбран по результатам открытого всероссийского творческого мероприятия.

Сейчас создана модель памятника в глине в полный рост, высотой 3 метра. Для модели использовали кембрий-

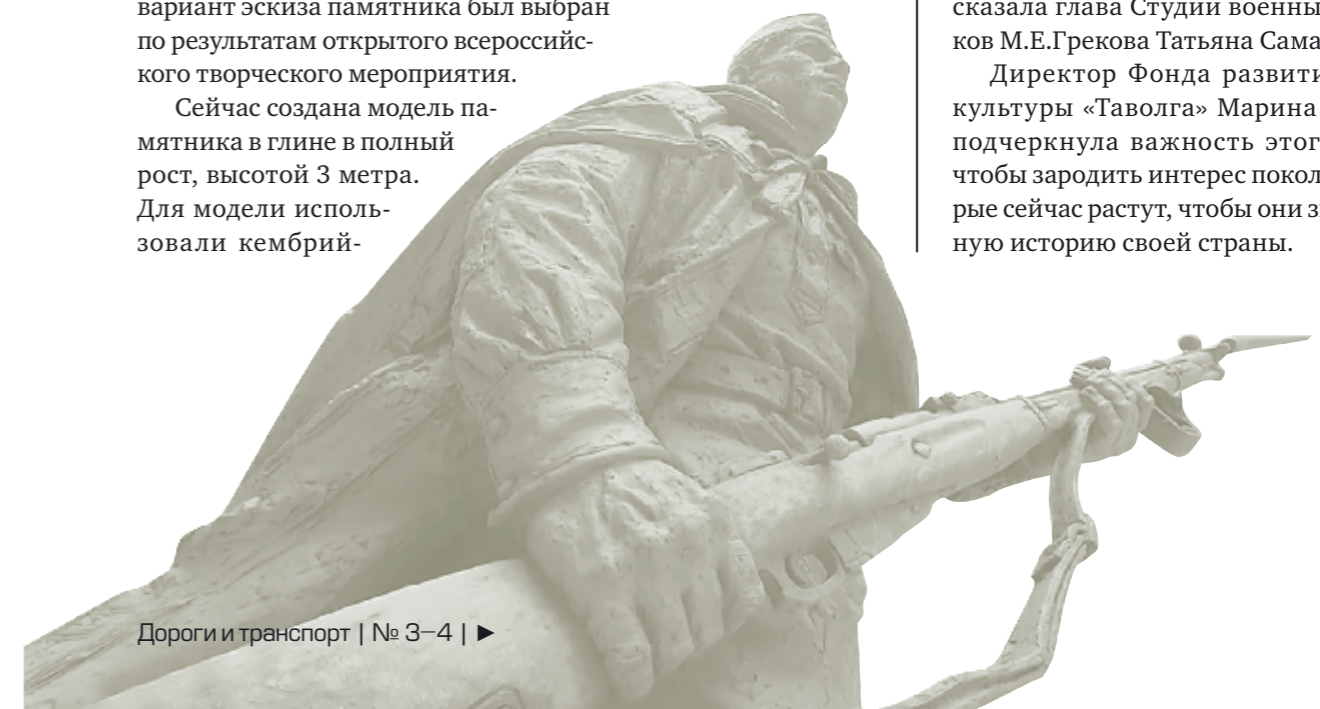


скую глину, которая добывается в Ленинградской области.

Сначала скульпторы сделали каркас, который должен выдержать не только 1,5-тонный вес глины, но и вес гипса, которым «укутают» модель, потом снимут и создадут из него форму для отливки памятника.

Живописцы, графики, скульптуры, которые участвуют в данном проекте, изначально учились батальному искусству. Они прониклись целью создания образа солдата, который олицетворяет Победу, сказала глава Студии военных художников М.Е.Грекова Татьяна Самарская.

Директор Фонда развития науки и культуры «Таволга» Марина Бондарева подчеркнула важность этого проекта, чтобы зародить интерес поколений, которые сейчас растут, чтобы они знали реальную историю своей страны. ■



### Наш дорогой Виталий Борисович!

Вы всю жизнь служите одному делу, душой болеете за наши дороги и транспорт. Вокруг вас все время кипит работа. И вы всегда можете рассчитывать на свою «команду» в МАДИ. Мы ценим и гордимся вашим доверием и дружбой! Пусть вашей энергии и сил хватит еще на долгие-долгие годы!



**СПЕЦРАЗРЕШЕНИЯ ОТМЕНЕНЫ**

**Глава государства внес изменения в закон об автомобильных перевозках, который отменил необходимость получения специального разрешения для транспортировки опасных грузов.**

Речь идет о грузах, которые имеют отношение к особо важным государственным и оборонным нуждам. Указанное разрешение не потребуется для транспортировки вооружений, военной техники и имущества. «Это позволит исключить доступ лиц, у которых нет допуска к государственной тайне, к секретной информации о перемещении грузов и повысит оперативность переброски опасных грузов», – отмечалось в документе.

**СОВМЕСТНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СТР И ТПП**

**В ТПП РФ с участием экспертов Союза транспортников России рассмотрели вопрос обеспечения пассажирских перевозок в рамках реализации стратегии развития туризма в Российской Федерации.**



Вопрос обсуждался в рамках «Стратегии развития туристической деятельности в Российской Федерации до 2035 года». Выступающие подчеркнули необходимость сопряжения данной стратегии и «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года» применительно к выполнению национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Также отметили актуальность введения налоговых каникул для туроператоров с учетом форс-мажора по коронавирусу.

**С КОРРУПЦИЕЙ НАДО КОНЧАТЬ**

**На расширенном заседании коллегии Генеральной прокуратуры выступил Президент России Владимир Путин.**

Руководитель страны призвал работников прокуратур активнее бороться с коррупцией и отметил, что актуальность этой борьбы обусловлена тем, что сейчас на реализацию национальных проектов выделены значительные средства. Необходимо обеспечить сохранность и эффективное использование этих ресурсов. Также внимание собравшихся было акцентировано на работе по обеспечению конкурентоспособности нашей национальной юрисдикции, а именно – делового климата, условий для деятельности предпринимателей, малого, среднего бизнеса, экономики в целом. Следует поддержать тех, кто создаёт и бережёт созданные рабочие места, обеспечивает соответствующий уровень заработной платы и производство необходимых всей стране товаров, и оперативно реагировать на обращения граждан, связанные с нарушением их трудовых, социальных прав, предпринимательских свобод.



**КАТЫРИН О МЕЖДУНАРОДНОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ**

**Выступая на пленарном заседании Международного экономического форума государств-участников СНГ «СНГ+МИР», президент ТПП РФ Сергей Катyrин рассказал, что взаимодействие предпринимательских кругов стран Содружества должно отвечать современным вызовам.**

Была отмечена особая роль созданного 17 лет назад Совета руководителей ТПП стран-участниц СНГ в обеспечении взаимодействия предпринимательских кругов стран Содружества. Благодаря Совету удалось упорядочить контакты между предпринимательскими структурами стран СНГ. По словам руководителя ТПП РФ, уже, собственно, наступила цифровая эпоха, и всем интеграционным институтам, институтам развития бизнеса следует работать дистанционно, экономя, таким образом, время и средства.

**СЕРБИЯ ДАЛЕКАЯ И БЛИЗКАЯ**

**18-е заседание межправительственного российско-сербского комитета по торговле, экономическому и научно-техническому сотрудничеству прошло в Казани.**



Принявший участие в мероприятии первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов особое внимание в своем выступлении уделил взаимодействию в рамках реализации железнодорожных инфраструктурных проектов на территории Сербии. Это касается создания единого диспетчерского центра управления движением поездов, комплексной модернизации железнодорожной линии Вальево – Врбница – государственная граница с Черногорией, перспектив сотрудничества в дорожной отрасли и определении возможности строительства метрополитена в Белграде. Участники заседания выразили взаимную заинтересованность в наращивании пассажиро- и грузопотока.

**В САХАЛИНЕ – НОВОЕ МИНИСТЕРСТВО**

**В Сахалинской области создано и начало работать министерство инвестиционной политики.**



Целью нового ведомства является активное привлечение частных инвестиций в регион. Разработаны 15 направлений инвестиционного развития Сахалинской области. Сахалин должен стать крупным логистическим центром с современными портами и развитой сетью аэродромов. Здесь будут развернуты медицинский и цифровой кластеры, модернизирована энергетика и жилищно-коммунальное хозяйство, созданы индустриальные парки для нефтегазового, строительного и агропромышленного комплексов. Это позволит создать около 11 тысяч новых рабочих мест.

**ВИРУС И ПОКАЗАТЕЛИ ПОДНЕБЕСНОЙ**



**Худшие за последние 30 лет экономические показатели зарегистрированы в Китае.**

За первые два месяца текущего года промпроизводство мирового лидера упало на 13,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, больше, нежели ожидали аналитики. Самыми проблемными оказались сфера торговли (падение на 20,5%) и инвестиции в основной капитал (-24,5%). Экспорт снизился в январе-феврале на 17,2%. По мнению аналитиков, для возвращения к нормальной ситуации экономике КНР потребуется еще несколько месяцев.

**СТРАХОВКА АВТОПЕРЕВОЗЧИКАМ – ПРАВО И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**

**Госдумой в третьем чтении утвержден законопроект о праве автомобильных перевозчиков грузов и экспедиторов страховать свою ответственность за нарушение договора перевозки или транспортной экспедиции.**

До сего времени страхование ответственности перевозчиков и экспедиторов предусмотрено не было. Хотя грузоотправитель все равно требовал от перевозчиков страховать собственную ответственность. Принятый закон гарантирует возмещение ущерба грузовладельцу в случае повреждения, гибели или утраты груза. Кроме того, данный акт защитит автоперевозчиков и экспедиторов не только от необоснованных претензий владельцев груза, но и от штрафов со стороны заказчиков перевозки.



**«КОСМОНАВТ»  
ПЕРЕДАН В РОСАВИАЦИЮ**



**Исполнительный директор Госкорпорации «Роскосмос» Сергей Крикалев передал руководителям Росавиации флаг Международной организации гражданской авиации, побывавший в космосе.**

Этот флаг ИКАО был отправлен на борт Международной космической станции (МКС) с космодрома Байконур 06 декабря 2019 в честь с 75-летия со дня подписания Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации, находился в космосе 63 дня, проделав за время полета в космосе 962 витка вокруг Земли и пролетев более 42 млн км. «Возвратился» из космоса с международным экипажем транспортного пилотируемого корабля «Союз МС-13». Флаг-«космонавт» будет передан в штаб-квартиру ИКАО в Монреале в качестве дара Российской Федерации в память об этом уникальном событии.

**ВЗЫСКАНО СУДОМ**



**Забутые пассажиркой Инны Колесниковой в кошельке в VIP-зале аэропорта «Пулково» 322 тыс. рублей были взысканы московским районным судом с оператора аэропорта – ООО «Воздушные ворота Северной столицы».**

Кошелек с деньгами и банковскими картами истица оставила на стойке рецепции при входе в VIP-зал аэропорта, было обнаружено сотрудником аэропорта и передано в стол находок с актом и фотофиксацией. Средств по российским меркам в кошельке было немало – 3 670 евро, 29 050 рублей, а также удостоверение личности, водительское удостоверение и прочие документы. Колесникова позвонила по телефону и убедилась, что кошелек найден и его вернут при возвращении в Россию. Однако при возвращении кошелек в столе находок «Пулково» не обнаружилось. Администрация ООО «Воздушные ворота Северной столицы» планирует обжаловать решение суда.

**ОАК ПОГАСИЛО ОБЛИГАЦИИ**

**В полном размере и в установленные сроки исполнило обязательства по погашению облигаций серии О1 публичное акционерное общество «Объединенная авиастроительная корпорация».**

Объем погашения неконвертируемых процентных документарных облигаций составил 46 280 млн руб., срок обращения – 3 290 дней с полугодовым купонным периодом при установленной процентной ставке при размещении в размере 8,00% годовых.

Руководство корпорации отметило, что погашение существенного объема ранее накопленной задолженности в срок свидетельствует о способности Группы ОАК совместно с Государственной корпорацией Ростех решать сложные задачи в период нестабильности на мировых финансовых рынках.



**РЕКОНСТРУКЦИЯ  
ЗАБАЙКАЛЬСКИХ ЧАР**

**Главгосэкспертизой одобрен проект реконструкции аэропорта Чара в Забайкалье. Здесь проходит ключевой местный маршрут между Читой и селом Чара в Каларском районе на севере Забайкалья, где идет разработка Удоканского месторождения меди.**

Будут реконструированы взлетно-посадочная полоса, рулежные дорожки и перрон, установлено светосигнальное оборудование, построено новое служебно-пассажирское здание пропускной способностью 50 пассажиров в час со здравпунктом и медицинским кабинетом, здание аварийно-спасательной станции с учебно-тренировочным полигоном, гараж для размещения специальной аэродромной техники, склад хранения горюче-смазочных материалов, контрольно-пропускной пункт.



**ДЛЯ САМЫХ МАЛЕНЬКИХ**

**Казанские вертолетостроители получили одобрение Росавиации на установку в вертолет «Ансат» медицинского модуля с комплексом для перевозки неонатальных пациентов.**

В комплект медицинского оборудования входят аппарат искусственной вентиляции легких, блок мониторинга, аспиратор, инфузионный насос. Комплекс пригоден для установки опционально на все «Ансаты», оборудованные медицинскими модулями. Оборудование позволяет эвакуировать новорожденных и оказывать им медицинскую помощь прямо во время полета. Медицинская бригада сможет осуществлять непрерывный мониторинг состояния ребенка, поддерживать жизненно важные функции его организма и проводить интенсивную терапию во время перелета.



**ГДЕ ОНА, ЧУКОТКА?**

**Впервые за 25 лет возобновились перелеты в отдаленные села на севере Чукотки.**

Первый за последние четверть века самолет вылетел из аэропорта Кеппервеем в село Иллирней на севере Чукотки. Планируются и регулярные рейсы в село Островное.

До сего времени в эти села можно было добраться только наземным путем и вертолетами Ми-8. Отдаленность и частая непогода создавали сложности с доставкой корреспонденции, медикаментов и продуктов. Теперь полеты на самолетах в эти села будут выполняться два раза в месяц. В прошлом году в них отремонтировали взлетно-посадочные площадки, и теперь там могут садиться самолеты. Расстояние от них до Анадыря составляет около 500 км.

**«АЭРОФЛОТ» СТАЛ ПЕРВЫМ**

**Российский лидер «Аэрофлот» стал первым в СНГ и Восточной Европе эксплуатантом широкофюзеляжного самолета Airbus A350-900.**

Воздушное судно было передано авиакомпании в Тулузе, где расположен завод европейского производителя. Был представлен общественности в аэропорту Шереметьево, откуда спустя два дня он совершил коммерческий рейс в питерский аэропорт Пулково. Эксплуатация нового типа воздушного судна позволит существенно расширить маршрутную сеть авиакомпании. Уже в этом году A350, дальность полета которого составляет 15000 км, выйдет на новые направления из Москвы в Осаку и Сингапур. Запланированы полеты на популярных маршрутах в Дели, Лондон, Нью-Йорк, Майами, Тель-Авив.



**С ЛАЗЕРНЫМ ОРУЖИЕМ**



**В России Таганрогским конструкторским бюро им. Бериева запатентован самолет-носитель лазерного оружия.**

Согласно патента, носитель лазерного оружия представляет собой конверсию тяжелого транспортного самолета Ил-76МД-90А и зеркальную систему для наведения лазера на цель. Комплекс размещен внутри большого каплевидного обтекателя на верхней передней части фюзеляжа за кабиной экипажа. Данные наработки, полученные при создании самолета-носителя лазерного оружия А-60, найдут активное использование при проектировании нового авиационного комплекса, который будет создаваться уже вне базы Ил-76МД.

**НОВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ АГЕНТСТВА**



**Александр Иванович Пошивай** решением правительства РФ назначен руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта.

А.И.Пошивай – уроженец Ленинграда, выпускник Ленинградского Высшего инженерного училища им. адмирала С.О.Макарова по специальности «Судовождение на морских путях». С 3 декабря 2012 года работал заместителем руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта, а с 26 ноября 2019 г. – врио руководителя этого ведомства.

**НОВЫЕ ТРЕНАЖЕРЫ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ**

В рамках рабочей поездки в Приморье руководитель Росморречфлота Александр Пошивай посетил Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского, а также провел серию совещаний.



Был осмотрен недавно возведенный Дальневосточный морской тренажерный центр и состоялось рабочее совещание по его вводу в эксплуатацию. Также А.Пошивай принял участие во внеочередном заседании ученого совета МГУ им. адм. Г.И. Невельского, в совещании с участием представителей правительства Приморского края, ФГУП «Росморпорт» и НКО ЦМП «Семь океанов» по вопросу создания «Школы под парусами» на базе МГУ им. адм. Г.И. Невельского. В ходе поездки были обсуждены актуальные вопросы с представителями судоходных, бункеровочных и агентирующих компаний.



**ГОСПОШЛИНА ДЛЯ САМОХОДНЫХ СУДОВ**

Госдумой РФ принят закон об установлении госпошлины за регистрацию в российских реестрах самоходных судов с двигателем мощностью не менее 55 киловатт и самоходных судов вместимостью не менее 80 единиц.

Законом предлагается урегулировать вопрос регистрации судов в Российском открытом реестре судов, имеющих валовую вместимость менее 80 единиц, поскольку этот реестр предназначен только для регистрации маломерных судов. Новый закон позволит повысить конкурентоспособность морских перевозчиков, осуществляющих перевозку и буксировку на судах, плавающих под госфлагом РФ, а также привлечь под него дополнительные суда.

**ТОПОВАЯ ПЯТЕРКА ПОРТОВ РОССИИ**



Лидерами по грузообороту морских портов страны по результатам двух месяцев 2020 года стали порты Новороссийск, Усть-Луга, Восточный, Приморск и Мурманск.

По объемам перевалки лидером является Новороссийск – 24,876 млн тонн, из них в сравнении с показателями аналогичного периода прошлого года сухих грузов перевалено 6,898 млн тонн (-1,5%), наливных – 17,978 (-3,8%). Позитивный прирост у балтийского порта Усть-Луга – 17,880 млн тонн (+4,1%), из них сухих – 6,849 млн тонн (+12%), наливных – 11,031 млн. тонн (-0,1%). Третье место за портом Восточный с общим объемом грузооборота 12,325 млн тонн (+8,7%), сухие грузы – 6,731 млн тонн, (+11%), наливные – 5,593 млн тонн (+6%). Самый высокий прирост в процентах (+22,6%) у другого «балтийца» – порта Приморск, в его активе 11,164 млн тонн наливных, сухих он не переваливает. Мурманские портовики несколько (-9,1%) снизили показатели, с объемом 9,700 млн тонн, сухих – 3,778 млн тонн (-8,7%), наливных – 5,921 млн тонн (-9,3%).

**ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ «СЕРДЦА» ДЛЯ ЛЕДОКОЛОВ**

В 2017 году на заводе «Киров-Энергомаш», где проектируют и собирают энергетические установки для новейших российских атомных ледоколов, был запущен в работу единственный в России универсальный стенд для испытания судовых паровых турбин мощностью до 75 МВт.



Комплекс позволяет имитировать работу турбогенераторов в атомном ледоколе или другом надводном или подводном судне, благодаря чему устраняется риск выхода турбин из строя во время ходовых испытаний в море, а это – гарантия бесперебойной работы оборудования в ходе всего срока службы. После успешных испытаний турбогенератор отгружается на судостроительный завод для установки в корпус ледокола.



**ПРИКРОЕТ «БУРАК-М»**

В ВМФ РФ продолжают успешные испытания «Бурак-М» – дрейфующего прибора радиоэлектронного противодействия РТБ противника.



Эти специальные буи, выстреливаемые из подводной лодки на поверхность моря, после входа в режим боевой работы сделают невозможным функционирование гидроакустических буев противника, обычно сбрасываемых с самолетов, а значит – обеспечат подлодкам «невидимость». Система создает организованные помехи средствам обнаружения противника, что сделает невозможным в принципе обнаружение подводных лодок самолетами и беспилотными летательными аппаратами противника.

**ОТ НЕФТИ ВО ЛЬДАХ**

Новые технологии ликвидации разливов нефти во льдах были представлены на семинаре в МГУ им адм. Невельского.



Актуальность данной темы объясняется развитием шельфовых проектов в условиях дальневосточных и арктических морей. Многие технологии ликвидации разливов нефти (ЛРН) приемлемые в умеренных климатических условиях, не работают в ледовых условиях при низких температурах воздуха и воды. В университете в результате четырехлетних исследований создан комплекс для проведения испытаний оборудования и технологий ликвидации разливов нефти в ледовых условиях. На полигоне была испытана нефтесборная система в ледовых условиях и продемонстрирована работа экспериментального образца установки высокотемпературного сжигания нефти (УВСН), плавающей на поверхности.

**«РЕТИВЫЙ» – НА ВОДЕ!**

В «Северной верфи» (входит в ОСК) состоялся спуск на воду корвета «Ретивый» проекта 20380.

Название корвета является продолжением традиций одноименных кораблей – СКР «Ретивый», охранявшего конвои в годы Великой Отечественной войны на Тихоокеанском флоте, и сторожевого корабля «Ретивый», несшего вахту с 1976 по 1995 год. Швартовные испытания запланированы на конец 2020 года. Данные многоцелевые корветы предназначены для обнаружения и уничтожения подводных лодок и надводных кораблей противника, обеспечения высадки десанта, а также решения разнообразных задач в ближней морской зоне.



**СОГЛАШЕНИЕ С «ЛУКОЙЛОМ»**



В присутствии заместителя министра транспорта Российской Федерации – руководителя Федерального дорожного агентства **Андрея Костюка** Росавтодор и ПАО «ЛУКОЙЛ» подписали соглашение о развитии дорожного сервиса.

Между сторонами достигнута договоренность о содействии в области развития автозаправочной инфраструктуры на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, о применении в дорожной отрасли при строительстве, реконструкции, капитальном и текущем ремонте современных нефтяных битумов, полимерно-битумных вяжущих и других производимых материалов на основе битума.

**ПОЗДРАВЛЯЕМ!**



**Генеральному директору АО «ВАД» Валерию Абрамову Указом Президента присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».**

В. Абрамов удостоен почетного звания за заслуги в области транспорта и многолетнюю добросовестную работу. Возглавляемая им компания участвует в реализации стратегически важных инфраструктурных проектов во многих регионах страны, в том числе в Крыму. ВАДовцы отметились на строительстве автодороги и автомобильного подхода в г. Керчь к транспортному переходу через Керченский пролив, строительстве и реконструкции трассы «Таврида».

Коллектив редакции «ДиТ» от всей души поздравляет В. Абрамова и желает ему успехов во всех сферах деятельности!

**ИНСПЕКЦИЯ НА СЕВЕРО-ЗАПАДНЫХ ТРАССАХ**

**Заместитель руководителя Росавтодора Игорь Костюченко** в ходе рабочего визита проинспектировал объекты национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Федеральной целевой программы развития Калининградской области.

В числе проверяемых объектов была и автомобильная дорога Калининград – Полесск, капитальный ремонт которой ведется с 2019 года. На участке выполнены работы по переустройству водопровода, канализации и сетей связи, а также участка дороги от поворота на Каширское в сторону Полесска. На части объекта в поселке Константиновка протяженностью 5,2 км уложен нижний слой асфальтобетонного покрытия, обустроены тротуары, заездные карманы и автобусные остановки. В текущем 2020 году в рамках нацпроекта «БКАД» в Калининградской области будут приведены в нормативное состояние 19 объектов, общий объем финансирования из бюджетов разных уровней ожидается в размере 2,4 млрд рублей.



**ПУТЕПРОВОД НА ЮЖНОМ ДУБЛЕРЕ**

**На проспекте Генерала Дорохова в столице завершено бетонирование подпорных стен путепровода.**

Сооружение пройдет над ж/д путями на Южном дублере Кутузовского проспекта. Возводится в рамках строительства третьего участка проспекта от Минской улицы до Третьего транспортного кольца. Этот дублер соединит крупные городские трассы, среди которых Северо-Западная хорда, Южная рокада, улицы Мосфильмовская, Минская, Третье транспортное кольцо, Бережковская набережная. Трасса названа в честь генерал-лейтенанта русской армии, Героя Отечественной войны 1812 года Ивана Семеновича Дорохова.



**УВЕРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ**

**По сравнению с прошлым годом на дорогах Госкомпании «Автодор» сохраняется тенденция снижения числа ДТП.**

По сравнению с первыми двумя месяцами 2019-го года количество ДТП с пострадавшими сократилось на 6 процентов. А количество ДТП из-за дорожных условий снизилось более чем на 11 процентов. Таких результатов удается добиваться реализацией целого комплекса мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения. Только за прошлый год было установлено около 50 тысяч п.м. тросового ограждения, 10 тысяч п.м. металлического барьерного ограждения, 35,5 тысяч п.м. шумовых полос, 344 новых дорожных знаков.

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПОДВЕЛ ИТОГИ**



**На расширенном заседании Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве были подведены итоги за 2019 год и намечены планы на ближайшую перспективу.**

Участники заседания, в частности, рассмотрели вопросы эффективности осуществления Росавтодором и его подведомственными учреждениями государственных закупок, ход реализации Плана противодействия коррупции, стратегию развития промышленности строительных материалов до 2030 года и новую программу ремонта искусственных дорожных сооружений, находящихся в неудовлетворительном состоянии.

**СОГЛАШЕНИЕ С «ЛУКОЙЛОМ»**

В присутствии заместителя министра транспорта Российской Федерации – руководителя Федерального дорожного агентства **Андрея Костюка** Росавтодор и ПАО «ЛУКОЙЛ» подписали соглашение о развитии дорожного сервиса.

Между сторонами достигнута договоренность о содействии в области развития автозаправочной инфраструктуры на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, о применении в дорожной отрасли при строительстве, реконструкции, капитальном и текущем ремонте современных нефтяных битумов, полимерно-битумных вяжущих и других производимых материалов на основе битума.



**ИНФРАСТРУКТУРА М-4 РАЗВИВАЕТСЯ**



**В Ростовской области запущено движение по новому мосту через реку Тузлов и путепроводу через улицу Советскую в станции Грушевской.**

Объекты на трассе М-4 возведены в рамках реализации проекта строительства обхода города Аксай. Здесь строительство началось в прошлом году, левые части моста и путепровода, по которым пошло движение, удалось возвести с опережением графика. После разборки и демонтажа старых конструкций правых частей моста и путепровода дорожники приступят к строительству правой стороны, то есть прямого направления. После реконструкции с полной заменой дорожной одежды количество полос движения будет увеличено до шести, по три в каждом направлении.



### ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ – В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

При участии руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимира Чепца в Общественной палате РФ прошли общественные слушания «Пригородные перевозки: повышение эффективности, улучшение качества обслуживания пассажиров».

В. Чепец в своем выступлении рассказал, как развиваются железнодорожное, в том числе пригородное, сообщение на территории Республики Крым. С наступлением весны был запущен пригородный поезд Керчь – Анапа; в текущем году будет приобретено девять единиц подвижного состава и открыты новые скоростные пригородные маршруты между Севастополем, Симферополем и Евпаторией. «На летний график мы перейдем плюсом в восемь пассажирских поездов; все они будут сочленены таким образом, чтобы качественно взаимодействовать с пригородными поездами, которые обеспечивают более трех миллионов пассажиров в год только на Крымском полуострове», – заявил В. Чепец.



### ЗАПАДНО-СИБИРСКИЕ МИЛЛИАРДЫ

Прошлогодние инвестиции ОАО «РЖД» в инфраструктуру Западно-Сибирской железной дороги превысили 32 млрд рублей.

Средства были направлены на проекты, связанные со снятием инфраструктурных ограничений и повышением транспортной доступности для населения, обеспечением безопасности, обновлением подвижного состава. Всеми видами работ обновлено более 700 км железнодорожного пути. Начались работы по строительству железнодорожного моста через реку Омь линии Омск – Комбинатская, продолжена реконструкция пассажирских обустройств вокзального комплекса на станциях Чаны, Татарская, Сокур, реализуется проект по реконструкции вокзала на станции Бердск с адаптацией для маломобильных пассажиров. Локомотивный парк железной дороги за год пополнился новыми 20 маневровыми тепловозами серий ТЭМ18ДМ, ТЭМ14 и 14 грузовыми электровозами серии 2ЭС6.

### РЕЛЬСЫ НА САХАЛИН

Общественность ознакомили с предварительной стоимостью железнодорожного перехода на Сахалин.



Представитель ОАО «Институт Гипростроймост» объявил, что стоимость перехода в варианте моста составляет 227 млрд рублей, а в варианте тоннеля – 237 млрд рублей. Цифры, по его словам, приблизительные, а вот эксплуатация тоннеля обойдется дороже.

### ОТКРЫЛИСЬ СТАНЦИИ ПОБЕДА И САНИНО

В церемонии открытия реконструированной станции «Победа» и новой станции «Санино» приняли участие мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Московской области Андрей Воробьев.



Эти две станции на Киевском направлении железной дороги войдут в состав четвертого Московского центрального диаметра (МЦД-4). В настоящее время здесь ведутся масштабные работы по строительству третьего и четвертого главных путей, строятся новые станции и реконструируются старые. Таким образом, новое «наземное» метро объединит пригородные электрички и столичную «подземку».

### СКЛАД НА КИТАЙСКОЙ ГРАНИЦЕ

Новый склад, предназначенный для перегрузки международных товаров из России в КНР и в обратном направлении, запущен в работу на грузовом терминале станции Гродеково в Приморском крае.



Внутри склада площадью свыше 7 тыс. кв. м уложены железнодорожные пути как с российской ширины колеи 1520 мм, так и с китайской – 1435 мм, они позволяют принимать до 10 вагонов в сутки с российской стороны и до 13 вагонов со стороны КНР. Четыре дока с уравнительными платформами, погрузочная рампа, два козловых крана грузоподъемностью 20 и 50 т обеспечат бесперебойную погрузку в автомобильные фуры. Новый комплекс позволит принимать до 50 прибывающих из Китая грузовых автомобилей для прохождения процедуры таможенного осмотра и оформления груза.

### «ЕДИНЫЙ» БИЛЕТ ДЛЯ ЮЖАН

За прошедший с начала года период более 20 тысяч пассажиров воспользовались «единым» билетом между Краснодаром и Сочи.

В период ремонтных работ на перегоне Чинары – Чилипси для обеспечения транспортной доступности курортного кластера возникла потребность в мультимодальных пассажирских перевозках в этом направлении. Перевозка пассажиров на участке Краснодар – Туапсе осуществляется комфортабельными автобусами, далее – железнодорожным транспортом. Приобрести «Единый билет» можно в любой железнодорожной кассе, на сайте и через мобильное приложение ОАО «РЖД». Пассажиры могут бесплатно перевозить багаж, в том числе спортивный инвентарь.



### ДИСТАНЦИОННЫЕ УСЛУГИ В КАЛИНИНГРАДЕ



Внедрение сервиса «одного окна» удвоило количество дистанционно заказываемых услуг на Калининградской железной дороге.

С начала текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество онлайн-заявок, поступивших от грузоотправителей в Калининградский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания, увеличилось на 120%. Заявки в основном касаются расчета стоимости перевозки, услуг по погрузке, выгрузке, складированию грузов, оформлению электронных накладных, новых транспортных проектов, внедряемых на магистрали.

### УЗБЕКСКИЕ ОВОЩИ И ФРУКТЫ – ПО МЕМОРАНДУМУ

Заместитель председателя Правительства Приморского края Константин Шестаков и руководство холдинговой компании «Узбекозиковкатхолдинг» подписали в Ташкенте Меморандум о взаимопонимании.

В ходе рабочей поездки члены приморской делегации встретились с предпринимателями страны, экспортерами овощей и фруктов, обсудили вопросы поставок как свежей, так и сушеной продукции из Узбекистана в регион. Запланировали уже в этом году провести на территории Владивостока и Ташкента совместные экспозиции продуктов, которые стороны будут поставлять друг другу. Обменялись мнениями об организации регулярных грузоперевозок железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом, увеличении количества регулярных авиарейсов по пассажирскому направлению, потенциале сотрудничества в сфере туризма.



# ОТ МКАДА ДО ГЕЛЕНДЖИКА

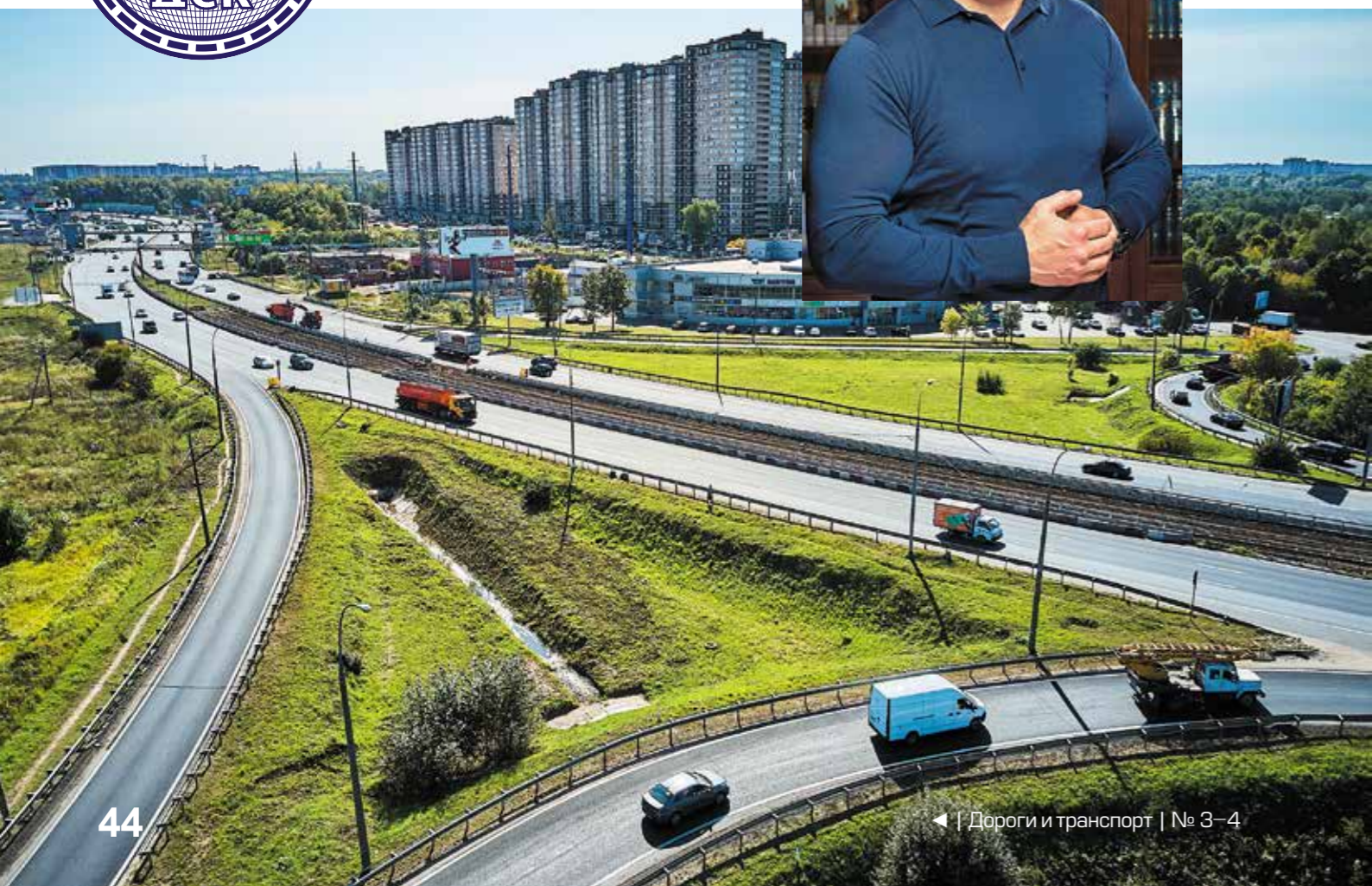
СЕКРЕТ УСПЕХА «R-1»: 5% ТАЛАНТА + 95% ТРУДА

Сегодня в России строится и ремонтируется много дорог. Проблемы и перспективы отрасли обсуждаются на всех уровнях власти, работают федеральные программы по развитию сети, выделяются деньги регионам. Поддержка идет и снизу, и сверху. Правомерен вопрос: кто и как сегодня строит и содержит наши дороги, как идет реконструкция? Поэтому спикерами на страницах нашего журнала часто становятся профессионалы с большим опытом, представители лучших компаний страны. Один из наших постоянных гостей – основатель и бессменный руководитель дорожно-строительной компании «R-1» Эдгар Арамян, который построил и отремонтировал тысячи километров трасс, в том числе и федерального значения в центре России и на юге. Ему доверяют важнейшие объекты, которые нужно построить очень быстро и качественно. Сегодня Эдгар Русланович рассказал нам о том, на каких трассах в настоящее время работает его команда, какие проблемы попутно приходится решать, и что было сделано, чтобы сохранить «первый номер» не только в названии.



ЭДГАР АРАМЯН:

« СТРОИТЬ ПЛОХО  
МЫ ПРОСТО НЕ ИМЕЕМ  
ПРАВА!»



– Эдгар Русланович, компания «R-1» является главным подрядчиком по строительству храма Вооруженных сил РФ, и сегодня не только делает дороги к нему. Какие еще работы выполняете на территории храма? Успеете ли до 9 мая к 75-й годовщине Великой Победы, как и планировали?

– Строительством самого храма занимается другая компания. Как генеральный подрядчик, ДСК «R-1» строит дороги на территории храма, проводит все коммуникации – освещение, тепло, канализацию. Занимается благоустройством и ландшафтом. Начали работу год назад. За это время вывезли более 500 тыс. м<sup>3</sup> грунта, завезли порядка 700 тыс. м<sup>3</sup> песка и построили около 20 километров дорог! Планируем завершить основные работы до конца марта, а в апреле доделаем «мелочи». Все идет по плану, к 9 мая объект будет сдан. Это подарок нашим ветеранам, всем тем, кто принес нам Великую победу 1945 года. Я горжусь, что в их рядах были и мои деды: один – погиб под Керчью, другой вернулся раненым.

– Вы как-то упомянули, что вашего прадеда за военные заслуги еще до революции наградили двумя золотыми крестами сам Николай II. Для вас, как потомка героев, заказы от министерства обороны тема особая? Ведь вы даже получили награду от министра обороны Сергея Шойгу за дорогу к парку «Патриот».

– В 2015 году мы за два месяца, практически с нуля построили и обустроили 12 километров автомобильной дороги к парку «Патриот» на Кубинке. Сроки поджимали, поскольку на 16 июня было назначено открытие Конгрессно-выставочного центра Вооруженных Сил РФ, расположенного на территории парка, и проведение первого мероприятия – международного военно-технического форума «Армия 2015». Мероприятия посетили Президент России Владимир Путин, а также первые лица более чем 20 стран мира. Такие сжатые сроки не отразились на качестве нашей дороги. С министерством обороны мы работали еще по двум объектам: район Чкаловский и аэропорт Домодедово. Я горжусь, что такое серьезное ведомство доверяет нам свои объекты, компания «R-1» всегда готова к дальнейшему сотрудничеству.







окажется на строительной площадке? Каковы его главные преимущества по сравнению с предыдущими типами заводов?

– Новый асфальтобетонный завод Benninghoven планируем запустить 20 апреля этого года. Конечно, это не первый наш Benninghoven. Но эта марка пока без аналогов и имеет огромные преимущества. Это транспортабельный завод контейнерного типа «ЕСО 3000» производительностью 240 т/ч. Его улучшенный пылеуловительный блок на 50% «экологически чище» по отработанным газам, а инновационная система звукоглушителей эффективно снижает уровень шума. Помимо этого, у нового завода есть еще много преимуществ: мобильность, компактность, наличие системы подачи вторичного асфальта и системы подачи адгезионных присадок типа Wet-Fix, а также простая транспортировка.

Чтобы профессионализм наших кадров соответствовал современным требованиям, отправляем наших сотрудников на отраслевые форумы, конференции и семинары. Я считаю, что все эти составляющие и являются инновациями в работе, позволяющие побеждать в конкурсах по ремонту трасс и внедрять при их обустройстве самые передовые технологии.

– Ваша компания работает и на федеральных магистралях, где требования очень высоки. В том числе, и на трассе М-10 «Москва – Санкт-Петербург». Есть ли объемы в этом году на этой магистрали?

#### ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

ДСК «R-1» это:

6 асфальтобетонных заводов Benninghoven;

Бетонный завод (120 м<sup>3</sup> / час);

Растворно-бетонный узел;

Установка для производства полимерно-битумного вяжущего;

Завод по изготовлению бордюрного и тротуарного камня, тротуарной плитки;

Современная лаборатория.

Полный «боекомплект» позволяет компании выполнять большие объемы работ одновременно и в кратчайшие сроки.

– Чтобы выполнять такие срочные и серьезные заказы, нужно «держать в форме» техническую базу. Эдгар Русланович, расскажите, пожалуйста, подробнее о возможностях компании. Какие инновации применяете, что было приобретено в 2019 году, каковы планы на этот год?

– Все уже поняли, что без передовой техники хорошие дороги не построить. Мы стараемся перенимать западные, в частности, немецкие технологии, ежегодно обновляем парк техники на 20 процентов. Недавно закупили новые самосвалы-вездеходы Volvo, экскаваторы, бульдозеры, думперы. Затраты, однозначно, оправдываются, эффективность работы возрастает в разы. Подход должен быть комплексным, поэтому наша компания вкладывается не только в современную технику, но и в новые заводы.

– Вы подразумеваете недавно приобретенный завод Benninghoven? Когда он

– 10 лет назад мы «выехали» на федеральные трассы. С ФКУ «Упрдор «Россия» на «М-10» работаем порядка 7 лет. Также сотрудничаем с ФКУ «Упрдор «Москва – Бобруйск». Нареканий со стороны заказчиков не было, компания всегда стремилась соответствовать высоким требованиям. В планах продолжать работу и дальше, не снижая планки.

– Дорожно-строительная компания «R-1» участвует в реализации крупных проектов в Москве и регионах России. Это и строительство участков Северо-Восточной хорды в Москве, трассы М-4 «Дон» в Геленджике, в Калуге и Липецке. Скажите, пожалуйста, как удается одновременно работать на различных объектах, отдаленных от основной базы иногда на тысячи километров? Как происходит дислокация сотрудников, техники и производства?

– Это, безусловно, нелегко, но решаемо. Самым отдаленным объектом была трасса М-4 «Дон» Новороссийск – Геленджик. На финальном участке в Геленджике пришлось работать в сложных условиях. Учитывая, что дорога местами проходит в горах, на скальных породах мы установили специальные сетки с плетеными тросами

ОБЪЕКТЫ ДСК «R-1» НА ТРАССАХ:

М-4 «ДОН», М-3 «УКРАИНА», М-2 «КРЫМ»,

М-1 «БЕЛАРУСЬ», М-10 «МОСКВА–

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ», МКАД, А-107

«МОСКОВСКОЕ МАЛОЕ КОЛЬЦО»;

В ТОМ ЧИСЛЕ ПОСТРОЕННЫЕ: «ПРАВОБЕРЕЖЬЕ–

ШОПИНО», ВОРОБЬЕВЫ ГОРЫ, ТТК, ОЛИМПИЙ–

СКИЕ ОБЪЕКТЫ В СОЧИ, «СЕВЕРО-ВОСТОЧНАЯ

ХОРДА», «ДМИТРОВ–ДУБНА» И ДР.

от камнепадов. Эти защитные средства считаются одними из самых надежных в мире. Кстати, на этом объекте пришлось решать вопрос по сохранению краснокнижных растений и пересаживать пихундскую сосну. Но самое сложное было перевезти техническую базу и завод. После того, как эта проблема была решена, все остальное стало более реальным, и результат оправдал все ожидания.

– За прошедшие годы ваша команда выполнила немало уникальных по разнообразию и сложности задач, какие проекты для вас самые значимые?



– Для нас все объекты важны, но безусловно, есть более сложные. Например, сегодня сложным можно назвать проект по строительству новой магистрали Москвы «Южная рокада», длиной более 6 километров. Трасса пройдет от МКАД до улицы Верхние Поля в Капотне. Трудности заключаются в огромном количестве коммуникаций.

Но трудностями нас не запугать. Где бы ни было: в столице или на краю страны, и какая бы ни была дорога: федеральная, региональная или сельская, всегда стараемся выполнять задачу, работать на совесть. И расслабляться нельзя, нужно идти только вперед, на пару шагов обгоняя конкурентов. А наши регалии – подтверждение того, что мы на верном пути. Например, в числе наших наград есть медали II и III степени «За особые заслуги перед Калужской областью» от губернатора Анатолия Артамонова за строительство южного обхода Калуги. Большой объем работы был сделан за короткий срок, с декабря 2017-го по сентябрь 2018-го. Это заслуга всего нашего коллектива. Но главная оценка и награда для строителя – благодарность простых жителей.

**– Что вас больше всего радует и огорчает в дорожной отрасли?**

– Радует то, что в последнее время на всех уровнях власти начали уделять больше внимания дорожной отрасли. Все поняли, что необходимо развивать дорожную отрасль, строить современные трассы. Есть профильная Федеральная программа, есть желание работать в этом направлении. Вы же помните, как торжественно сдали в прошлом году трассу М-11 «Москва – Санкт Петербург». Таких трасс должно быть много. Мы гордимся, что

тоже поучаствовали в этом масштабном проекте. И уверен, что даже через сто лет, проезжая по этим дорогам, люди будут благодарить строителей. Вот что радует нас, дорожников! Вот ради чего надо работать! И, пусть высокопарно, ради этого стоит жить! И поэтому строить плохо мы просто не имеем права!

Но есть другая сторона монеты. Что-бы строить хорошо и качественно, нужны хорошие средства! Однозначно, сил и средств в дорожную отрасль вкладывать надо много. Ведь сколько предстоит сделать, это касается в первую очередь региональных дорог, которые пока далеки от совершенства. Радует то, что и в этом направлении начались активные подвижки.

**– Эдгар Русланович, вы сами – автомобилист, если бы была возможность отказать от автомобиля, на какой бы транспорт пересели?**

– Пересел бы на велосипед. А лучше всего, стал бы еще больше ходить пешком, это полезно.

**– Велосипедистам тоже нужны хорошие дороги. Уверена, они с удовольствием ездят по вашим трассам. Каков, по-вашему, основной девиз «R-1» на сегодняшний день? Изменился ли он за более чем четверть века?**

– Главные принципы компании остаются неизменными. Когда меня спрашивают про секрет успеха «R-1», я всегда говорю, что 5% – это талант, а 95% – труд. Критериями номер один для нас были, есть и будут на все времена: порядочность, честность и любовь к своей работе. ■

**Николай Журавлев**



## Уважаемый Юрий Сергеевич!

Союз транспортников России сердечно поздравляет Вас со знаменательной датой!



### ПОЧЁТНОМУ ПРЕЗИДЕНТУ АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ Ю.С. СУХИНУ – 90 ЛЕТ!

**Р**азрешите от имени Президиума Союза транспортников России и от себя лично горячо и сердечно поздравить Вас с 90-летним юбилеем!

Родившись в семье потомственных транспортников, Вы всю свою сознательную жизнь посвятили автомобильному транспорту. Вы прошли все ступени в управленческой иерархии – от инженерных должностей в транспортном предприятии до министра автомобильного транспорта РСФСР.

Ваш высокий профессионализм, неумная энергия и настойчивость в достижении поставленных целей способствовали развитию автомобильного транспорта общего пользования, внедрению передовых методов работы в автотранспортных предприятиях нашей страны.

Хорошим памятником являются сооруженные по Вашей инициативе и с Вашим участием автотранспортные объекты в Республике Афганистан.

С Вашим именем связано развитие международных отношений в сфере автомобильного транспорта. С учетом накопленного предприятиями Главного управления «Совтрансавто», которым Вы руководили, в настоящее время в России созданы и успешно функционируют тысячи компаний, занимающиеся международными автомобильными перевозками более чем с 50 странами Европы и Азии.

Созданная более чем 45 лет назад по Вашей инициативе Ассоциация международных автомобильных перевозчиков является одним из самых значимых и уважаемых профессиональных объединений как в России, так и за рубежом.

За Ваше доброжелательное отношение к людям, преданность делу и повышенное чувство ответственности Вы по праву заслужили огромный авторитет и глубокое уважение среди всех российских и зарубежных транспортников.

Сердечно поздравляю Вас со знаменательным юбилеем и желаю Вам крепкого здоровья, счастья, неиссякаемой энергии, оптимизма и благополучия!

С искренним уважением,

Президент СТР,  
Первый заместитель председателя  
Комитета Государственной Думы  
по транспорту и строительству

**В.Б. Ефимов**

Проблема «дошла до точки кипения» почти во всех регионах. Последние 10–15 лет Россия активно строила и ремонтировала дороги, в том числе и по нацпроектам, а мосты оставались за кадром. Особенно остро вопрос стоит в российских «венециях». Астраханская область вся изрезана реками и каналами, в регионе порядка 300 мостов. Если учесть, что одна треть астраханцев живет в селах на островах, мосты жизненно необходимы для региона. Главная задача – продлить срок службы мостовым сооружениям, применяя лучшие технологии и материалы. Поэтому именно здесь решили взяться за дело основательно: собрали лучших специалистов страны: чиновников, экспертов, ученых, мостовиков на международную научно-практическую конференцию «Проблемы организации ремонта и реконструкции малых и средних мостовых сооружений».

# ТРИ ДНЯ «МОСТОВОГО» ШТУРМА

В ВОЛЖСКОЙ ВЕНЕЦИИ ВСЕРЬЕЗ ВЗЯЛИСЬ ЗА РЕМОНТ МОСТОВ

Таких специализированных форумов не проводилось в России много лет, и все его участники, болеющие душой за мосты, искренне благодарили организаторов – Центр по испытаниям, внедрению, сертификации продукции, стандартизации и метрологии, имеющий многолетний опыт проведения конференций по дорожной тематике. Инициативу одной из лучших экспертных организаций страны поддержал губернатор Астраханской области.

«Астрахань зачастую сравнивают с Венецией, называя ее Волжской венецией. Только в областном центре построено 50 мостов. Содержание и поддержание в удовлетворительном техническом состоянии мостовых сооружений – хлопотное и дорогостоящее дело. Каждое сооружение – сложный объект, от которого зависит жизнь людей. Задача конференции – наметить такие подходы и решения, чтобы отрасль могла в ближайшие годы развиваться поступательно и эффективно. Нам очень важно воспитать кадры, которые в последующем будут работать в этой сфере. Нам необходимо развивать цифровизацию, поскольку мы являемся непосредственным участником транспортного ко-

ридора Север-Юг», – обозначил главные темы для обсуждения губернатор Игорь Бабушкин.

Также глава региона напомнил, что недавно пришлось закрыть Милицейский мост, что очень осложнило жизнь не только местным жителям. А вообще, в области 160 мостов находятся в аварийном и ветхом состоянии. Чтобы привести их в порядок, потребуется 20 млрд рублей.

«В текущем году мы одними из первых приступаем к реализации федерального проекта «Мосты и путепроводы», входящего в нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Уже разрабатывается проектно-сметная документация по 19 мостам. В 2020 году мы планируем приступить к разработке проектов на реконструкцию и капитальный ремонт 21 мостового перехода. До 2024 года намерены привести в нормативное состояние 124 моста. Для решения этой задачи нам необходимо не только грамотно освоить эти многомиллиардные вложения, но и подготовить высококвалифицированные кадры. Мы с коллегами уже обменялись конструктивными мнениями и нашли точки взаимодействия. От участников конференции нужна грамотная резолюция», – подчеркнул губернатор.

## СРАБОТАЛИ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

По сути, участники астраханской конференции предвосхитили острый разговор на правительственном совещании по Программе развития транспортной инфраструктуры, и в частности, проблеме аварийных мостов. Премьер-министр России Михаил Мишустин, подводя итоги первого года реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», обозначил самое «узкое» место – строительство мостов. По словам министра транспорта страны Евгения Дитриха, сегодня по России в целом 71 тыс. мостов и путепроводов отслужили свой век. Порядка 7% мостов находятся в критическом состоянии, участились случаи обрушений и аварий. На Госсовете в июне прошлого года, президент страны поручил минтрансу совместно с регионами обеспечить разработку программы приведения в нормативное состояние искусственных дорожных сооружений. Минтранс предложил «для обеспечения комплексного решения задачи и применения современных методов проектного управления» сформировать новый, пятый федеральный проект «Мосты и путепроводы». В целом, на финансовое обеспечение мероприятий программы будут направлены средства в объеме 379,9 миллиардов рублей. «Одобрение основных показателей и параметров программы



именно сегодня даст возможность начать масштабную работу по приведению в нормативное состояние мостов, регионы смогут своевременно обеспечить разработку проектной документации, внести соответствующие изменения в свои региональные программы, а также мобилизовать имеющиеся производственные мощности», – уверен министр транспорта Евгений Дитрих.

В любом случае, работа на объектах, которые уже находятся в угрожающем состоянии, в Астраханской области начнется раньше, чем определится судьба федеральной программы.

И то, что чиновники «зашевелились», это хорошо, но финансирование – только часть решения проблемы, нужны современные технологии, материалы, цифровизация транспортной отрасли, разработка проектно-сметной документации, диагностика мостовых сооружений и грамотные кадры.

## СВЕТ В КОНЦЕ ПУТЕПРОВОДА

На астраханской конференции решение проблемы буквально разложили по полочкам, поскольку консилиум состоял из лучших умов страны – на форум прибыли представители Федерального дорожного агентства, ФАУ «РосдорНИИ», Министерства науки и высшего образования, цен-

тра занятости, опытные руководители мостовых предприятий.

«Три десятка лет зрела эта проблема, и дальше терпеть было нельзя. Мы, как Учебный центр, перерыли весь интернет, нашли 20 тысяч организаций, имеющих отношение к мостам, и позвали всех на конференцию. По ее итогам нужно подготовить резолюцию, чтобы чиновники





ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ:

« ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ ГУБЕРНАТОРЫ ГОВОРЯТ  
О НЕОБХОДИМОСТИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ  
МОСТОВ В САМОЕ БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ»

не изобретали велосипед. Все рекомендации мы отправим в Госдуму, минтранс, аппарат президента», – назвала главную цель форума основатель астраханского ЦИВССМ, а ныне руководитель Учебного центра (известного на всю страну – ред.) Вера Зубихина. – Методики по ремонту есть, а реализовывать их некому. Мы отстали даже от Казахстана, потому что 5 лет назад они начали плотно учить мостовиков, пригласив читать лекции нашего гуру, заслуженного деятеля науки РФ, академика Игоря Овчинникова».

Доктор наук, сотрудник департамента «Автомобильных дорог и мостовых сооружений» АО «КаздорНИИ» Абдишим Шалкарров сообщил, что мощный импульс ремонту мостов дала государственная программа с подачи главы республики. Были реконструированы тысячи километров автодорог коридора «Западная Европа – Западный Китай» и другие проблемные участки. «Для ремонта именно мостов у нас проводится большая работа по развитию нормативной базы, применению эффективных материалов. Только в последние годы профильным институтом разработаны 4 нацстандарта и 14 рекомендаций, касающихся непосредственно ремонта – швов, материалов, опорных частей. В Алма-Ате создана хорошая база, и все работы по ремонту железобетонных балок, пролетных строений мы выполняем в тандеме с предприятиями с применением современных материалов», – поделился опытом Абдишим Абжаппарович.

НА КАФЕДРАХ  
ОСТАЛИСЬ «МОСТОДОНТЫ»

Много внимания было уделено и кадровой проблеме, особенно высшего образования мостовиков. Эксперт Российской академии транспорта, доктор технических наук Игорь Овчинников отметил, что в России профильных кафедр осталось мало, их повсеместно закрывают

или объединяют. Даже в МАДИ мосты соединили со строительными конструкциями.

«Несколько лет назад у нас была учебная комиссия по мостам, куда входили все завкафедры мостов. Мы объехали всю Россию, открывая кафедры. В Екатеринбурге она еще «дышит», в Самаре и Волгограде – уже нет. Ситуация на инженерных кафедрах «аховая». Даже нерадивых студентов приходится держать, чтобы сохранить преподавательский состав. Нужно повысить и уровень базовых знаний педагогов. Они забыли даже сопромат! Не знают, как рассчитывать конструкции! Их не посылают на курсы повышения квалификации, на конференции, и это сказывается на мотивации. А давно вы встречали в продаже книги по мостам? Мы их не пишем, потому что нет финансовой поддержки», – обрисовал ситуацию профессор базовой кафедры Тюменского Индустриального университета и СГТУ.

«У моей племянницы нет в школе черчения, поэтому она не продолжит династию, не пойдет в дорожницы, – развил тему начальник ФКУ «Центрдорразвития» Олег Ширлин. – Создается впечатление, что в последние 15–20 лет реформа образования была направлена на то, чтобы выбить из России пласт умных инженеров, и заставить нас носить чемоданы – обслуживать гостиницы. Проблема кадровой подготовки дошла до такого критического состояния, что начались



ИГОРЬ БАБУШКИН:

« МЫ ОДНИМИ ИЗ ПЕРВЫХ ПРИСТУПАЕМ  
К РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА  
«МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ»

подвижки, и такие целенаправленные конференции – это прорыв, они бьют в цель, поскольку общение не только в зале заседаний, но и в неформальной обстановке тоже повышает квалификацию. В кругу единомышленников, болеющих за общее дело, достигается понимание многих процессов и общих задач».

КОЛЛЕДЖ  
С МИНИСТЕРСКИМ РАЗМАХОМ

Пример того, как в Астрахани решают проблемы образования в сфере мостостроительства, может навести на правильные мысли коллег из регионов. Астраханский автомобильно-дорожный колледж много лет является базовым для специалистов среднего звена и восполняет кадровый дефицит не только в родной области. «Мы плотно работаем с другими регионами, например, республиками Кавказа. Оттуда к нам потоком едет молодежь, и возвращается толковыми специалистами», – рассказал директор колледжа Табарак Мухатов.

Опытный организатор так наладил работу в своем учебном заведении, что заткнул за пояс многие университеты. Среди выпускников не только классные специалисты – дорожники, строители, – но и управленцы, большие чиновники. «Мы проводим выездные занятия на базе





самых передовых предприятий, где лекции читают ведущие инженеры. Они же у нас потом ведут дипломные практики, курсовые. При желании за полгода наши выпускники впоследствии без проблем получают и высшее профильное образование», – отметил Мухатов.

Но одного, даже очень классного колледжа, на страну не хватит. Тем более, что все в этом мире стареет. По словам академика Овчинникова, чтобы подготовить кадры, нужно лет 10, поскольку они должны набрать опыт. И кто будет учить? Кем заменить «мОстодонтов» мостовых кафедр? Вопрос риторический.

«Я отношусь, в свои «за 70», к среднему «кафедральному» возрасту. Основная масса профессоров – старше. Из вузов в принципе уходят мужчины. В вузы идут не талантливые преподаватели, а те, кто согласен на мизерную зарплату. Вот и остаются старики, энтузиасты и женщины, которым не нужно кормить семью. А дамы в своем большинстве на объекты не ездят, и учат студентов по книжкам», –

С 2020 по 2024 год в 81 регионе должно быть отремонтировано более двух тысяч мостов на сумму 236 миллиардов рублей, также планируется построить 170 путепроводов за 143 миллиарда в 36 субъектах России.

поднял болезную тему академик. Раньше он мостовиков готовил и вахтовым методом – даже в Сибирь присылал «дедов», знающих дело «от и до».

Есть и еще проблема: часы, «выданные» на специальность, ограничены стандартами, которые не дают возможность обучить профессии быстро и хорошо, и кафедры занимаются самостоятельностью, понимая, что «96 часов на отрасль» – это смешно. Вот ряды старых дорожников и редуют, в ожидании молодой смены.

### РАБОТЫ ХВАТИТ НА ВСЕХ

Руководитель агентства Астраханской области по занятости населения Рамиз Айваз-оглы Азизов согласился, что нужно системное обучение в дорожной отрасли, которая не один год подряд испытывала кадровый голод. Больше половины дорожных кадров – в возрасте «50 плюс». Для информации он сообщил, что сейчас государство идет навстречу безработным «предпенсионерам», и может переобучать за федеральные деньги. Конечно, инженером-мостовиком после курсов не станешь, но специалистом среднего звена при желании вполне. Можно даже отправиться учиться в другие регионы. Кстати, дорожные строители тоже временами остаются без работы. Особенно в регионах, где нет мощных строек. «За 2019 год по поиску работы обратились к нам тысяча человек из дорожной отрасли. Крупных дорожных мостовых проектов в области нет, поэтому большого спроса на мостовиков тоже, но в текущем году есть у нас масса проектов, которые будут реализованы. Мы готовы переобучать и молодых», – подчеркнул Айвазов.

Комментируя выступление, Вера Зубихина заметила, что дорожные организации, увидев предложение от центра занятости, могут переквалифицировать своих рабочих в мостовиков: «Если малые предприятия не имеют финансовой возможности переучить сотрудников, наш Учебный центр всегда помогает, объединяет людей в группы по различным образовательным программам. По программе Астраханской области на это заложено 60 млн рублей».

### ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНЯТ МОСТЫ И ДОРОГИ

Для проведения ремонта и последующего поддержания мостовых сооружений в нормативном состоянии необходимо подготовить не только высококвалифицированные кадры, но и развивать цифровизацию, наладить взаимодействие со всеми профильными структурами, а также внедрять новые технологии. Для этого Астраханская область будет сотрудничать с ФАУ «РосдорНИИ» – государственным научно-исследовательским институтом с 50-летним опытом научной и инновационной деятельности в сфере дорожного хозяйства.

Генеральный директор ФАУ «РОСДОРНИИ» Алексей Варятченко сообщил, что институт уполномочен оказывать всю методологическую и техническую поддержку региону в реализации проекта по восстановлению мостов. «Требования к автодорогам существенно изменились – интенсивность возросла, нагрузки изменились, требуется использовать новый состав асфальтобетона, строить дороги по новым методикам. Одна из функций РосдорНИИ, кроме контроля за качеством, – внедрение новых технологий. Наши эксперты изучили информацию о ресурсной и технической оснащенности региона, и можно без преувеличения сказать, что Астраханская область – один из наиболее подходящих регионов для пилотного внедрения новых технологий. Мы предложили губернатору перечень мер, направленных на повышение качества работ по проектированию. Также откроем в регионе наше обособленное подразделение, где наши специалисты и коллеги из региона будут работать над этими задачами», – уточнил Алексей Павлович.

Вместе с тем, в Астраханской области требуется повысить эффективность системы контроля качества проводимых работ и по взаимодействию с подрядчиками в части соответствия предъявляемых требований к профессиональной квалификации исполнителей.

Отметим, что конференция вызвала большой интерес участников. Руководители и главные инженеры охотно делились опытом.



ВЕРА ЗУБИХИНА:

### «АВАРИЙНЫЕ МОСТЫ – НЕ МЕСТНАЯ ПРОБЛЕМА, А ГЛОБАЛЬНАЯ, И АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОШЛА НА ЭКСПЕРИМЕНТ, ПРЕДЛОЖИВ ПУТИ ЕЕ РЕШЕНИЯ»

Например, представитель Инженерной группы «Стройпроект» из Санкт-Петербурга Андрей Николаев отметил, что жизнь мостов можно отслеживать дистанционно: «Технология информационного моделирования позволит разработать модель на самых ранних стадиях и обеспечить передачу данных между этапами на протяжении всего жизненного цикла».

Доцент кафедры «Мосты, тоннели и строительные конструкции» МАДИ Шерали Валиев рассказал, что при кафедре им удалось создать предприятие мостовиков-экспертов, которым доверили обследовать даже новый авиамост в Шереметьево.

В России порядка 7% мостов на автодорогах находятся в состоянии, которое требует срочного введения ограничений для проезда.



«Оценка состояния мостов требует детальных качественных данных, а не только мониторинга. Мониторинг покажет лишь то, что с мостом что-то не так. Нужны современные методы исследования и испытаний. Мосты, особенно отслужившие свой век, всегда должны быть под надзором. В МАДИ готовят таких специалистов, у нас есть различные методики и сертифицированные приборы, которые могут даже на очень большой глубине оценить состояние железобетонных конструкций», – заинтересовал коллег Шерали Назаралиевич.

Эксперты МАДИ, к примеру, оценивали состояние моста в Сочи, который и «три дня» не прослужил, хотя на нем полуметровый слой дорожной одежды. С помощью приборов эксперты нашли причину брака. Помощь экспертов нужна во многих спорных ситуациях, даже в судебных делах. И это дает возможность заработка для поддержки научного потенциала.

#### ПРАВИЛЬНЫЙ БУТЕРБРОД

Говоря о современных одеждах для мостов, эксперт Российской академии транспорта, доцент кафедры АО «Мостострой-11» Тюменского индустриального университета Илья Овчинников отметил, что покрытие влияет больше на потребительские свойства, а не долговечность, и поэтому ей мало уделялось внимание. Хотя и эта составляющая требует сложных расчетов. «Наша кафедра уделяет внимание этим мелочам. Это эстетика, удобство, освещенность, безопасность моста... Формула правильной одежды для моста: прочность при прогибе, отсутствие трещин и колейности, маленький вес, долговечность».

Для достоверной прогнозируемости и статистики состояния мостов нужна и единая информационная база. Сотрудник кафедры «Мосты и тоннели» РУТ МИИТ Владимир Афанасьев предложил для оценки применять дистанционный мониторинг и вибродиагностику с программным обеспечением, чтобы вовремя начать ремонт.

Эксперты подчеркнули, что нужно навести порядок не только в технологиях и материалах, но и в ценообразовании

Астраханская область одна из первых приступает к реализации федерального проекта «Мосты и путепроводы»



смет. Они не отражают реальной стоимости. Нужны свежие индексы, адекватная оценка стоимости материалов. В СССР смета скрупулёзно рассчитывалась на калькуляторе. Сейчас задачу облегчит компьютер, но за классификатором строительных ресурсов нужен качественный мониторинг. В прошлом году был разработан дорожный индекс по мостам и искусственным сооружениям, и работа продолжается.

Детально рассказать о всех вопросах, которые затронули участники мостового форума, на страницах журнала не представляется возможным, но видеопрезентации и раздаточные материалы, налаженные контакты помогут мостовикам в дальнейшей работе. После трехдневного обучения всем специалистам выдали удостоверения о повышении квалификации установленного образца, а раздаточный материал им понадобится для самообразования на рабочих местах.

В целом, на площадках конференции три дня в режиме мозгового штурма работали почти 200 специалистов со всей России, а также Казахстана и Германии. А вот журналистов было, увы, мало. А ведь именно на таких «неглобальных» мероприятиях, как правило, рождаются самые светлые мысли, превращающиеся со временем в руководство к действию в масштабах страны. Если бы наших коллег, представителей СМИ, было больше, этот процесс можно было бы ускорить – о бесценном опыте лучших мостовиков узнало бы больше людей. Для отрасли инициатива «снизу» сейчас так же важна, как и спасательный круг сверху – госпрограмма. ■

**Феруза Джаббарова**

## ВЫХОД ИЗ ЖЕЛЕЗОБЕТОННОЙ ЛОВУШКИ

**З**аслуженный деятель науки РФ, академик Российской академии транспорта, член международной ассоциации по мостам и строительным конструкциям Игорь Овчинников после конференции мостовиков поделился впечатлениями и рассказал, почему нельзя солить мосты и верить в мифы.

**– Игорь Георгиевич, удалось ли сказать и услышать главное?**

– В России регулярно проводятся форумы и конференции по мостам, но многие острые моменты остаются в тени. Лейтмотивом этой конференции стала проблема малых и средних мостов, что составляют 92% от всего количества мостов всей страны. А в ВУЗах готовим специалистов по большим мостам. И новых книг по мостостроению и ремонтам почти не выходит. Так что надо менять подход в обучении.

**– Проблемы в образовании, наверное, вытекают из общего отношения в стране к проблеме мостов?**

– Безусловно, сколько лет уже работает федеральная программа «Безопасные и качественные автомобильные дороги»! Внимательно ее прочитав, я практически не встретил слово «мост»! В этом нет ничего удивительного, поскольку разрабатывали ее дорожники. Для них мост – это часть дороги, проезжая часть, а на чем она держится, «не важно». И вообще, у нас система эксплуатации мостов не отлажена.

**– Это проблема хроническая, или Россия так запустила свое мостовое хозяйство после развала СССР?**

– Еще в 1996 году я опубликовал одну из первых в РФ статей по проблемам эксплуатации и реконструкции мостов. Суть в том, что мы попали в «железобетонную ловушку». В 1960-х годах в России укоренилась точка зрения, что железобетон – это «вечный» материал. Это миф! Отдельные элементы могут действительно служить очень долго, но общее состояние во многом зависит от качества изготовления и от среды эксплуатации. Даже воздух влияет на срок службы, поскольку углекислый газ изменяет свойства материала. И начинается ее коррозия. Хуже только хлориды. Сколько раз я призывал: «Нельзя



солить мосты!». Все равно солят, и хлориды, попадая через микротрещины покрытия вглубь, разъедают конструкцию.

**– Расскажите об «ахиллесовой пяте» наших мостов, самых «узких» местах.**

– Это деформационные швы, «фундамент» для пролетных строений и, главное, дорожная одежда. Покрытие для мостов – особая тема. Инновационная антикоррозионная краска стоит дороже и предприятия экономят на нем. В результате, через пять лет придется красить их заново, а значит, сдирать старый слой абразивом. Что сокращает жизнь мостов. И, пожалуй, главной проблемой является то, что наши инженеры не хотят воспринимать новое и работают по-старинке.

**– Эти болевые точки вы обсудили с руководителями предприятий?**

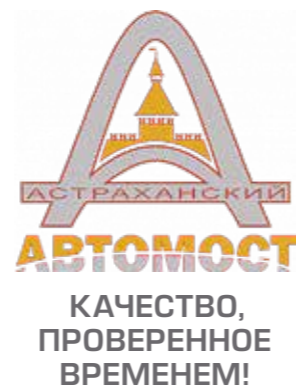
– Надеюсь, что мы услышали друг друга. У нас была образовательная цель, а не научная, поэтому каждое выступление детально не обсуждалось. Докладчиков просили не хвалиться успехами, а поделиться опытом решения проблем.

**– Резонанс от конференции большой, даже губернатор Астраханской области теперь «в теме», и каковы дальнейшие действия?**

– Сломать все старые мосты и построить заново не удастся – дорого, нужно провести грамотную диагностику, а потом наметить и реализовать грамотную стратегию ремонта. Конечно, даже трех дней плотного общения – мало, но «мосты» наведены, и разговор продолжится на других площадках. ■

**Илья Александров**

# БЕГУЩИЙ ПО ВОЛНАМ



## КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ УКРЕПИТ МИЛИЦЕЙСКИЙ МОСТ В АСТРАХАНИ



Аварийное состояние мостовых переходов и сооружений в России – уже не новость. Периодически из разных уголков страны доносятся вести об обрушении путепроводов. Проблема обрела настолько глобальный масштаб, что ее решение обсуждалось в прошлом году на совещании с участием президента страны Владимира Путина. Мероприятие проходило в Астрахани – Волжской Венеции, как еще город именуют из-за обилия мостов. Здесь же и было принято решение о восстановлении переходов в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В Астраханском регионе до конца 2024 года планируют отреставрировать практически все мосты, находящиеся в аварийном состоянии. Отследить процесс на всех переходах за время командировки мы не успели. Но в сопровождении Вячеслава Солопова, генерального директора ООО «Строительная Компания «Астраханский Автомост», побывали на одном из значимых объектов – капитальном ремонте Милицейского моста.

Попытки продлить жизнь моста предпринимались неоднократно. Однако эти меры не увенчались успехом. После проведенной экспертизы выяснилось, что стандартного ремонта проезжей части недостаточно. Требуется капитальный ремонт с полной заменой опор, ригелей и пролетных строений. Эта работа по итогам конкурса перешла к мостовикам СК «Астраханский Автомост». На объект строители зашли в июне 2019 года. Согласно контракту, все восстановительные работы должны быть завершены к сентябрю 2021 года.

Милицейский мост, пересекающий приток реки Царев, был возведен в 50-х годах прошлого столетия. Длина моста составляет 190 метров. И еще 259 метров приходится на подходы с двух сторон. Из-за нехватки стройматериалов мостовики во время возведения конструкции использовали интересное решение: крайние 4 пролета перехода выполнили из железобетона, а 5-й в середине – из металла. Несмотря на такую комбинацию, еще пару десятков лет назад строение выдерживало потребности города. Мост справлялся с заложенной нагрузкой в 60 тонн. К аварийному состоянию переход пришел лишь в последние годы, когда количество автотранспорта в регионе возросло в разы.

– Первый строительный сезон мы отработали с частичным перекрытием моста, – при подъезде к стройплощадке рассказывает Вячеслав Анатольевич. – Половину проезжей части оставили для машин, а в это время проводили полный демонтаж бетонных перекрытий другой половины. Отмечу, что изначально контракт предполагал полное перекрытие моста с первого



Вячеслав Солопов на реконструкции Милицейского моста

дня работы. Но мы со своей стороны пошли на уступки и отложили перекрытие на год, до марта 2020 года, потому что понимали, как городу необходим этот переезд.

Выезжая с Милицейского моста в сторону Контрольной улицы, автомобилисты сразу же попадают на развязку, ведущую на Старый мост через Волгу. Конечно, существует объезд через Аэропортовское шоссе. Но это дополнительные 10 километров пути и огромные заторы на дорогах.

– Демонтаж проезжей части моста и разборку бетонных конструкций удалось произвести с применением современного оборудования, – комментирует генеральный директор СК «Астраханский Автомост». – Обычно для этих целей используют энергию направленного удара. Но поскольку вторая половина моста была открыта для движения, нам пришлось прибегнуть к бездинамическим способам разборки.

Разрезанные бетонные блоки демонтировались при помощи плавучего крана. С последующей погрузкой на баржи, которые перевозили разобранные части моста в места утилизации. В общей сложности строителям предстоит демонтировать более 4500 м<sup>3</sup> железобетонных конструкций.

Несмотря на большой объем работ и не самые благоприятные условия, мостовикам к сегодняшнему дню удалось демонтировать половину старых бетонных перекрытий моста, а также обустроить новые опоры и ригеля. Чуть позже на них установят пролетные строения. Но в новом проекте абсолютно все конструкции будут выполнены из железобетона.

На подъездах к мосту, обновление которых также входит в техзадание, были вынесены коммуникации и началось устройство фундамента под монтаж вертикальных подпорных стен. Согласно про-





### СПРАВКА «ДиТ»

История ООО «СК «Астраханский Автомост» начинается с 1960 года, когда был создан участок Республиканского Мостотреста по строительству автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

За весь период существования предприятием было построено и сдано в эксплуатацию более 300 мостов и путепроводов, с общей протяженностью свыше 30000 метров. Объекты расположены в Астраханской и соседних областях. Среди них более 30 внеклассных мостов.

### ВЯЧЕСЛАВ СОЛОПОВ,

генеральный директор ООО «СК «Астраханский Автомост», – потомственный мостовик. В компании работает с 1993 года. За это время награжден множественным почетным грамот, в том числе за вклад в улучшение дорожной сети Астраханской области. Является почетным гражданином Астрахани.

екту, откосы вдоль проезжих частей на подходах к мосту было решено заменить на вертикальные подпорные стены. Такая конструкция создает надежный барьер против разрушения грунта. Всего на двух подходах будут обустроены свайные поля из 1040 свай, на которых возведут подпорные стенки. Для их бетонирования планируется использовать 2340 м<sup>3</sup> бетона.

Финальным штрихом после проведения дорожных работ станет устройство 520 метров шумозащитных экранов, барьерного и перильного ограждений вдоль всего моста и подходов, освещения, а также водоотвода. На этом объекте решено применить новую технологию поверхностного водоотвода, состоящую из 356 метров подвесных лотков и 4 колодцев-накопителей. Система собирает дождевую и талую воду и отводит ее в ливневую канализацию. Преимущества поверхностного водоотвода заключаются в том, что конструкция справляется с большим количеством воды. А элементы системы не портят архитектурный вид моста.

Мы приехали на стройплощадку ровно за день до полного перекрытия движения. С одной стороны, вереница автомобилей не давала оценить весь масштаб капитального ремонта, но с другой – мы лично увидели состояние проезжей части моста. Щербатый асфальт, разбитые колесами автомобилей бордюры, отделяющие дорогу от тротуара, покосившееся ограждение – и это лишь визуальное восприятие моста до ремонта. Однако даже непрофессиональным взглядом мы сразу же выделяем новые опоры моста. Гладкие бетонированные бока конструкций ярко контрастируют с пожелтевшими крошащимися опорами, простоявшими в воде больше 60 лет.

Оказалось, что Вячеслав Анатольевич и сам любит наблюдать за преображением мостов. После сдачи очередного объекта сотрудники формируют фотоотчеты с видами «до» и «после». А таких ведомостей за время работы компании (60 лет!) скопилось немало.

– Ежегодно мы работаем параллельно сразу на нескольких объектах, – говорит

Вячеслав Солопов. – Помимо Милицейского моста, специалисты компании заняты на переходах через реки Ашулук и Ерик Молочный. В обоих случаях речь также идет о капитальном ремонте. Вот только на реке Ерик Молочный перед разбором ветхого моста мы возводили временный мост, потому что переход не имел дублера.

Разговаривая с генеральным директором о значимых для компании проектах, узнаем, что не так давно специалисты «Астраханского Автомоста» занимались реконструкцией разводного моста на реке Кривая Болда. Механизмы разводной части за долгое время эксплуатации пришли в негодность. Но восстановить переправу было не так-то просто. Около пяти лет мост был закрыт, потому что другие компании не сумели его реконструировать. А мостовики под руководством Вячеслава Анатольевича справились с поставленной задачей всего лишь за год. Сменив механический механизм на гидравлический, специалисты упростили работу службе содержания. А для уменьшения нагрузки на разводную часть моста в качестве покрытия применили инновационный материал – литой асфальт. Обладая высокой адгезией с металлом, такой асфальт характеризуется высокой прочностью даже при динамических нагрузках. На этом же объекте мостовики опробовали напыляемую гидроизоляцию. Такой раствор после стабилизации образует на поверхности защитную мем-

### АНАТОЛИЙ СОЛОПОВ –

отец Вячеслава Солопова, основатель СК «Астраханский Автомост», заслуженный строитель России. Почетный гражданин г. Астрахани. Отдал любимому делу более 40 лет и до сих пор продолжает заниматься мостостроением.



брану с высокими физико-механическими показателями.

Завершая нашу беседу, руководитель компании сетует, что в последние годы в Астраханской области практически перестали строить новые мосты. Все больше специалисты заняты на реконструкциях и ремонтах. А между тем, в регионе ощущается дефицит переходов.

– Я надеюсь, что внимание главы государства к проблемам мостов будет способствовать не только восстановлению аварийных объектов, но и возведению новых. Со своей стороны могу отметить, что коллектив СК «Астраханский Автомост» готов принять вызов по реализации даже самых сложных конструкций. Для этого у нас есть все необходимое: современные материально-технические ресурсы и грамотные специалисты. ■

Любовь Юрских







# ИЗМЕРИТЬ ЖИЗНЬ МОСТАМИ

ЧТО СЛОЖНЕЕ:

ПОСТРОИТЬ ДАНЬЯН-КУНЬШАНСКИЙ ВИАДУК ИЛИ...?

Когда смотришь в тумане на мост, кажется, что конца ему нет. Для мостовиков каждое детище складывается в очередной пролёт большого моста их жизни. И даже свой возраст они меряют не годами, а мостами. На карте в кабинете главного инженера ООО «Мостовик» Андрея Копанева флажком отмечен 51 объект. В день нашей беседы в Астрахани на международной конференции по проблемам ремонта мостов прибавился 52-й – столько же, сколько лет самому Андрею Владимировичу. Предприятие выиграло тендер на капитальный ремонт моста через ручей на км 8+460 (правый) автомобильной дороги «Подъезд к международному аэропорту «Архангельск (Талаги)». А значит, нужно ехать на Север – жизнь продолжается.

**Н**а этом же направлении вологодские мостовики капитально отремонтируют 75-метровый мост через реку Юрас.

«Обустроим вахтовый поселок, подключим свет, обнесем все забором, завезем технику, людей, оборудование, материалы, – обрисовал план дальнейших действий Андрей Копанев. – Сначала построим объездной металлический мост, дорожники сделают к нему подходы, а к осени откроем движение по объезду. Старый мост разберем «по косточкам», поставим новый, покрасим, а в конце сентября 2021 года, на два месяца раньше срока, сдадим». Снегопады на Севере начинаются в октябре, поэтому мостовики

стараятся опередить зиму. Своя техника, многолетний опыт и бесценные кадры позволяют работать на опережение. Если бы по всей стране работали именно такие надежные предприятия, жители многих поселков забыли бы, что такое – перебираться на Большую землю по ветхим временкам.

## МЕЧТА СТАЛА ПРОФЕССИЕЙ

В половодье горная река просто слизывает хлипкую конструкцию в одну секунду. В Грузии, где родился и вырос Александр Дианозович Гоциридзе, основавший и 20 лет возглавлявший это уникальное предприятие, такое случается часто.

Его «детское» желание – строить мосты на века, переросло в дело всей жизни и стало законом для всей команды «Мостовика». Напрашивается вопрос: почему предприятие находится в Вологде? Оказалось, что в 1984 году согласно Приказу министерства транспортного строительства Грузинской ССР, по поднятию дорог в Нечерноземной полосе России, в глубинку Вологодчины вместе с пятью бригадами дорожников была направлена мостовая организация МТС ГССР «Автомост». В Вологду прислали уникальных специалистов мостопоезда № 469 из грузинского города Потти, поскольку Грузия была подшефной республикой области. В Советском Союзе такие мостопоезда колесили по всей стране – строили путепроводы, мосты и тоннели. Грузинские мостовики всерьез взялись за дело, построив десятки железобетонных прочных конструкций через капризные вологодские реки. Со временем и техника появилась мощная, и передовые технологии. Строители обросли семьями и друзьями. Да и работы



Губернатор Вологодской области Олег Нувшинников с директором ООО «Мостовик» Александром Гоциридзе на мостовом переходе через р. Печеньница.

**ПРИНЦИП «МОСТОВИКА»:  
СТРОЙ НА ВЕКА, ПОМОГАЙ ТЕМ,  
КТО РЯДОМ**





было «через край» – мосты стареют, как и люди. В 1991 году произошло разделение «Автомост» на две части: «Мостовик» с дислокацией в селе имени Бабушкина Бабушкинского района Вологодской области и «Строймост», который обосновался в городе Тотьме. В лихие годы развала СССР Александр Гоциридзе сумел сохранить потенциал и основной костяк предприятия.

«В компанию «Мостовик» я пришёл в 1999 году из Вологодского Дорожно-строительного управления №1. Так получилось, что, строя дороги, постоянно пересекались с грузинскими мостовиками. Родом я из города Иваново, а корнями из Рязанской области (в Вологде наш респондент учился, женился, в армию сходил – ред.). И здесь я быстро стал своим, потому что таких руководителей, как наш первый директор Александр Дианозович, почти не осталось. Он буквально болел за каждый объект, как за родное дитя, специалист был высшего класса! Маленькие мосточки в шутку называл «табуретками» – привык к широкому масштабу, поскольку строил ги-

Значимые объекты на М-8 в Архангельской области: ремонт мостов через реки Нерменьга, Сюма, Солда, Моржовна, Брусовица, Вель, Сия, Большая Чурга, Марена, Пуя, Пенжа, Паденьга.

гант через Волгу, «укрощал» горные реки Кавказа, Украины, Краснодарского края, даже возводил первый метромост в Москве! Впервые в условиях Русского Севера он воплотил идею о мостах на сваях-оболочках».

В 2012 году патриарха «Мостовика» не стало, и сын Александр Александрович Гоциридзе продолжил дело отца, ни разу не изменив его главному принципу: «Живи для людей».

### ВЫШЛИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ

Первое время «Мостовик» работал только по месту прописки, поскольку заказчиком был департамент дорожного хозяйства Вологодской области. Новый виток развития начался в 2006 году с сотрудничества с ФКУ Упрдор «Холмогоры». В год стали работать на 5-6 объектах.

«Мы начали работать на федеральных трассах М-8 «Москва – Архангельск» и А-114 «Вологда – Новая Ладога», не только на Вологодчине, но и за ее пределами, в Архангельской области, – рассказывает директор «Мостовика» Александр Гоциридзе. – За рекордно короткие сроки в 2011 году капитально отремонтировали мост через реку Качгортинская Курья в Нарьян-Маре. Это был ценный опыт! Пять дней заезжали на объект по зимнику. Нужно было за короткое лето успеть сдать мост. Целая проблема – привезти материалы, ведь там нет ни арматуры, ни щебня, ни песка. Тонна щебня в цене взлетает в разы. Везли все из родной Вологды – поездами, судами, самосвалами».

Сегодня предприятие приводит в порядок два моста на федеральной дороге А143. Капитальный ремонт трехпролет-

ного сооружения через реку Корба в 50 км от Костромы, где реконструируют и дороги, начали в прошлом году.

«Разбираем 54-метровый мост до основания, ставим новые пролетные строения, балки, бетонируем, укрепляем швы, делаем качественную изоляцию, закладываем под двойное барьерное ограждение. Уже половина работы выполнена. А поскольку мы выиграли объект в Архангельской области, то ребята, которые два дня назад еще работали на Корбе, отдохнут немного и поедут в Архангельск», – пояснил главный инженер.

Второй 345-метровый мост ремонтируется на той же дороге, но через реку Ветлуга в Шарьинском районе. Это 313 километров от Костромы. На каждом объекте мостовики используют инновационные «фишки» – материалы и технологии. Чтобы основа срослась с асфальтом, применяют «гидрофлекс», перильное ограждение, лотки, очистные сооружения – только из современных композитов. Деформационные швы, прочные и пластичные – немецкие «Магеба». Представители из Германии дорожат репутацией и сами приезжают на монтаж. И при этом у каждого моста своя особенность. Например, мостовой переход через Ветлугу – очень высокий, и подрядчики работают как альпинисты. Поэтому многое зависит от людей на местах – мастеров, прорабов, которые знают «сколько, кого, когда и зачем».

### СЫРЫЕ КАДРЫ И ПРОЕКТЫ

Сырые кадры – это самая главная проблема всей отрасли. Старые мостовики уходят, как последние могики. Причем, не на пенсию, а работают до последнего вздоха.

АЛЕКСАНДР  
ДИАНОЗОВИЧ  
ГОЦИРИДЗЕ :

« ЖИВИ  
ДЛЯ ЛЮДЕЙ! »



Легендарный мостовик, первый директор ООО «Мостовик» Александр Дианозович Гоциридзе был уникальным человеком. Специалист высшего класса, он буквально болел за каждый объект, как за родное дитя! Маленькие мосточки в шутку называл «табуретками» – привык к широкому масштабу, поскольку строил гигант через Волгу, «укрощал» горные реки Кавказа, Украины, Краснодарского края, даже возводил первый метромост в Москве! Впервые в условиях Русского Севера Гоциридзе воплотил идею о мостах на сваях-оболочках. В 2012 году патриарха «Мостовика» не стало, и сын Александр Гоциридзе продолжил дело отца, ни разу не изменив его главному принципу: «Живи для людей».

АЛЕКСАНДР ГОЦИРИДЗЕ:

« ПОМОЩЬ И ПОДДЕРЖКА ЛЮДЕЙ СТАЛИ  
НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ НАШЕЙ  
РАБОТЫ НА ВСЕ ГОДЫ »





«У нас есть два прораба-мостовика – Тушин Э.В., Стеблецов А.Н. Они всю жизнь на вахтах проработали, бурили, заколачивали, ставили, надвигали... Но, к сожалению, не хватает хороших наставников. Самый старший наш начальник производства – Лещенко Дмитрий Николаевич (67 лет) – тоже приехал из Грузии. Он всю Россию «обустроил». Его на всех не хватает», – рассказал о проблемах Копанев. – Молодежь-то не стремится работать вахтовкой, хотя у нас бесплатные трехразовое питание, проживание, спецодежда. Толковых инженеров, прорабов, мастеров – мало».



Еще одной проблемой при ремонтах, капитальных ремонтах относительно небольших мостов являются «сырые» проекты.

### МОСТЫ К СЕРДЦАМ ЛЮДЕЙ

С 2013 года управление ООО «Мостовик», а с 2018 года – и производственная база, находятся в Вологде. Социальная помощь и поддержка людей стали неотъемлемой частью ведения бизнеса «Мостовика», где бы он не строил объекты. Александра Гоциридзе неоднократно награждали за вклад в социально-экономическое развитие области, а предприятие вошло в Книгу почета предпринимателей Вологодской области. Мостовики помогают дому престарелых, детскому дому для сирот, детским садам, школам, комплексному центру соцзащиты, местному волейбольному клубу «Волейтайм», церквям и храмам. Автомобильный мост через реку Ковда в городе Тотьма Вологодской области тоже стал, по сути, социальным проектом, поскольку в бюджете на него выделялись копейки, а по деревянному мосту ездить было опасно. «Мостовик» согласился на «невыгодное» дело, зато сегодня, более пяти лет прошло, а мост стоит как новенький. Только капитально оброс замочками. Тотьменские молодожены, как парижане, доверяют мосту свои влюбленные сердца. А заслужить доверие, уважение и любовь людей намного сложнее, чем построить даже 164,8 километровый Даньян-Куньшаньский виадук. ■

Татьяна Липовецкая

# ТН-ИНЖИНИРИНГ: КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К СТРОИТЕЛЬСТВУ

КОМПАНИЯ ТЕХНОНИКОЛЬ РАЗРАБОТАЛА ОПТИМАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ – МОСТОВ, ДОРОГ, АЭРОДРОМОВ И ТОННЕЛЕЙ



*Президентский мост через Волгу в Ульяновске – самый длинный мостовой переход в России – 12 970 метров. Весит гигант более 4 тысячи тонн, высота опор – до 60 метров. С самолета видно, что металлический двухъярусный гигант буквально перерезает Куйбышевское водохранилище. Строили его в общей сложности 23 года, на 14 лет дольше нормативного срока. Начали в 1986 году, потом приостановили, в связи с отсутствием финансирования из федерального бюджета. На новом витке строительства к делу подключились асы. И первую очередь сдали в 2009-м, вторую через два года. Церемонию открытия посетили аж два президента: России и Азербайджана, из-за чего мост и получил свое название – Президентский. Корпорация ТЕХНОНИКОЛЬ не только участвовала в его возобновленном строительстве, но и осуществляла техническое сопровождение.*

**К**рупные корпорации сегодня продают не просто инновационные материалы, а целые системы и решения, с помощью которых мостовики могут спроектировать и построить объекты быстро и качественно. Многие предприятия все чаще предпочитают такой формат взаимодействия со строителями. Эта тенденция широко обсуждалась и на международном форуме по мостам в Астрахани.

«Комплексный подход гораздо эффективнее с точки зрения оптимизации расходов и повышения качества выполнения строительных и ремонтных работ, – рассказал журналисту «ДиТ» в кулуарах конференции руководитель отдела продаж ТН-Инжиниринг ТЕХНОНИКОЛЬ Максим Отставнов. – ТН-Инжиниринг предлагает готовые системы и узлы, производит подбор максимально совместимых материалов, дает оценку экономической целесообразности тех или иных решений, что четко интегрируются в общий процесс проектирования и строительства объектов».

Подразделение ТН-Инжиниринг объединяет в себе блоки по развитию продуктовых направлений, высокопрофессиональный технический сервис на всех стадиях строительства, разработку систем, соответствующих строгим требованиям в отрасли, с возможностью выбора наиболее подходящего варианта под конкретную задачу.

### ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

ТЕХНОНИКОЛЬ – это:

- 53 производственные площадки в 6 странах мира (Россия, Беларусь, Литва, Италия, Великобритания, Германия);
- 22 представительства в 18 странах мира;
- 19 учебных центров;
- 6 научных центров;
- 116 государств, куда поставляется продукция компании;
- 103,7 млрд рублей – выручка Производственного комплекса ТЕХНОНИКОЛЬ за 2019 год.

Компания ТЕХНОНИКОЛЬ всегда готова к поиску и продвижению новых решений и систем, модернизирует технологии производства, постоянно «прощупывает» рынок, находит актуальную нишу. Залогом успешного развития производства является постоянная деятельность в области исследований и разработок. Сегодня в ТЕХНОНИКОЛЬ работает более 6 500 сотрудников, включая сервисные службы и заводы. Для разработки и внедрения современных технических решений, производства материалов в каждом продуктовом направлении внутри корпорации созданы научные центры, которые оснащены современным оборудованием для проведения строгого контроля качества как входящих сырьевых компонентов, так и выпускаемой готовой продукции.

«Мы предлагаем рынку эффективные проверенные технологии, сочетающие в себе разработки собственных научных центров и передовой мировой опыт. Сегодня наши ключевые производственные направления: гидроизоляция, теплоизоляция, строительная химия, добавки в бетон, дорожное покрытие, мастики и праймеры, а также продукция для коттеджного и малоэтажного строительства. Внутри каждого направления широкий спектр материалов, всего более 3 500 наименований. И если посчитать все позиции ассортимента, который ТЕХНОНИКОЛЬ поставляет на объекты, включая комплектацию, то получится более 10 000», – отметил Максим Евгеньевич.



**МАКСИМ ОСТАВНОВ:**

## « МЫ ПРЕДЛАГАЕМ РЫНКУ ЭФФЕКТИВНЫЕ И ПРОВЕРЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, СОЧЕТАЮЩИЕ В СЕБЕ РАЗРАБОТКИ СОБСТВЕННЫХ НАУЧНЫХ ЦЕНТРОВ И ПЕРЕДОВОЙ МИРОВОЙ ОПЫТ»

Сегодня корпорация – признанный флагман по внедрению на рынок современных, надежных материалов и готовых решений, которые применяются для реализации сложных инфраструктурных проектов, в сегментах промышленно-гражданского и транспортно-дорожного строительства.

Двигаясь в ногу со временем, ТЕХНОНИКОЛЬ идет по пути развития новых продуктовых направлений, в числе которых строительная химия. Компания освоила технологию производства антикоррозионных полимерных материалов, окрасочных, защитных, гидроизоляционных покрытий. Позиция компании ТЕХНОНИКОЛЬ отражена в миссии: делать качественные, надежные, эффективные строительные материалы и решения доступными для каждого человека в мире. Отметим, что компания одной из первых среди российских производителей стала уделять значительное внимание повышению качества выполнения строительных работ за счет повышения квалификации специалистов и подрядчиков, обучения строителей инновационным технологиям и особенностям применения новых материалов. Сейчас активно функционируют 19 учебных центров ТЕХНОНИКОЛЬ.

## НАШЛИ ОБЩИЙ ИНТЕРЕС

По мнению участников, на форуме была предоставлена отличная возможность для профессионального диалога касательно текущей ситуации на рынке. Делегаты обсудили много острых вопросов, получили техническое обоснование применения тех или иных технологий и материалов.

«Сегодня мы сконцентрированы на развитии и глубокой проработке всех обновлений, работаем над объединением профессиональных усилий подрядчиков, проектировщиков и производителей, чтобы всем были бы понятны задачи и требования интересов отрасли», – подчеркнул руководитель отдела продаж ТН-Инжиниринг ТЕХНОНИКОЛЬ.

Практически все 28 лет ТЕХНОНИКОЛЬ осваивает производство новых продуктовых направлений и развивает востребованный ассортимент. Когда-то все было в новинку, а сейчас нашло своего потребителя: гидроизоляционные системы, экструзионный пенополистирол нового поколения с частицами графита, новые линейки гидроизоляционных мастик и праймеров, полимерные композиции Таikoг для защиты металлических и железобетонных мостов, добавки в бетон, инновационный теплоизоляционный материал ПИР, инженерная гидроизоляция на основе ПВХ.

## ТЕХНОНИКОЛЬ НА ВАЖНЫХ ОБЪЕКТАХ

Продукция ТЕХНОНИКОЛЬ, в комплексе, использовалась при строительстве искусственных дорожных сооружений, автомобильных и железных дорог, метрополитенов. К числу известных объектов относятся Западный скоростной диаметр, ЦКАД, станции метро, трассы М-4 «Дон», М-11 «Москва-Санкт-Петербург» и многие другие.

Корпорация поставляла материалы на строительство объектов для знаковых событий и мероприятий – Всемирная Универсиада 2013 в Казани, Зимняя Олимпиада в Сочи 2014, Чемпионат мира по футболу 2018. В списке построенных объектов – жилые комплексы, коммерческая недвижимость, промышленные предприятия, социальные учреждения. И все эти сооружения исправно служат людям.



Высокие характеристики продукции компании ТЕХНОНИКОЛЬ подтверждены исследованиями ведущих лабораторий и НИИ.

– ТЕХНОНИКОЛЬ является признанным лидером в издержках и производительности труда в отрасли. В компании четко отлажена система взаимодействия по логистике, развита широкая сеть торговых партнеров, клиентам предоставляется максимально удобный операционный и технический сервис. Штаб-квартиры располагаются в России, Польше, Италии, Китае и Индии. Есть заводы и за пределами стран РУБиК, в Европе. В каждой стране свои особенности бизнеса, однако стандарты производства ТЕХНОНИКОЛЬ как для российских заводов, так и для зарубежных на высоком уровне. Все материалы соответствуют строгим международным строительным стандартам, – рассказал о тонкостях организации работы Максим Евгеньевич. – С точки зрения реализации готовых строительных решений и продукции мы считаем более эффективным инжиниринговый подход, т.к. именно он обеспечивает гибкое, оперативное, и главное, плодотворное взаимодействие всех участников проекта, включая заказчиков, проектировщиков, подрядчиков и поставщиков, а также служб эксплуатации. Основная задача всех вышеперечисленных участников строительства – построить объект, который будет надежно и безопасно служить обществу на протяжении всего жизненного цикла.

Сегодня на повестке дня – Тольяттинский проект по строительству моста, а также строительство магистрали в обход Волгограда. В дорожном проекте корпорация взаимодействует с подрядчиком, участвует в технической части. Кроме того, на ближайшие годы в России запланированы ремонт и реконструкция ветхих мостов. Готовые системы ТЕХНОНИКОЛЬ применяются в реализации большого числа строительных проектов, в том числе и в мостостроении. ■

**Мария Гошина**

# КАК ПОКРАСИТЬ КРЫМСКИЙ МОСТ



Сто тысяч литров краски ушло на две арки перехода – две железнодорожные цистерны

Всего 408 км отделяют Крымский мост от Международной космической станции, снимки которой публиковали космонавты. Объем проектной документации составил 570 томов или 30 гигабайт данных. Для строительства потребовалось 12 млн тонн материалов и конструкций, что вдвое больше веса египетской пирамиды Хеопса. Пять суток длилась морская операция по транспортировке и установке двух арок Крымского моста на опоры. И когда глядишь с них вниз, с непривычки кружится голова. Думаешь, как же люди смогли построить такой гигант! Даже покрасить его на такой головокружительной высоте – высший пилотаж.



На видео завершающих этапов строительства (журналисту же всё интересно – ред.) видишь, что промышленный альпинист, находясь в подвесной «телеге», ловко орудует распылителем, тщательно, сантиметр за сантиметром, нанося слой краски. От финального этапа – покраски и антикоррозийной защиты – зависит не только презентабельный вид моста, но и срок его службы, ведь стихия и время не щадят ни сталь, ни бетон.

На конференции по мостам в Астрахани про Крымский мост эксперты вспомнили не один раз. Это визитная карточка предприятий, которые на нем работали.

## МАЛЯРЫ НЕ ПОДВЕЛИ

«На таких статусных объектах всегда чувствуется соревнование среди основных отраслевых фирм по антикоррозийной защите, приобретается колоссальный опыт и безупречная репутация, – рассказал нам в кулуарах конференции директор СК ООО «Авангард-Мост-Антикор» Валерий Бурмистров. – К процессу производства и приемки работ, организации труда, оформлению производственной и исполнительной документации всех участников строительства были предъявлены высочайшие требования».

Так что с Крымским мостом компания справилась на «пять с плюсом». Сначала провела пескоструйную обработку металлоконструкций, чтобы подготовить поверхность к окраске, нанесла антикоррозийную защиту, грунтовку. Особое внимание уделялись участкам, подвергающимся большим нагрузкам, это – сварные швы, узлы, крепежи. Суперкраску маляры нанесли в несколько слоев не только на автодорожной, но и железнодорожной части моста.

«Мы использовали высококачественный лакокрасочный материал Niprel, что обеспечивает в дальнейшем покрытиям высокую стойкость к абразивному износу, а для обеспечения доступа ко всем зонам конструкции специально разработали подмости-телеги. Такое оборудование позволяет обеспечивать отлаженную работу, закрывать объемы самыми быстрыми темпами», – отметил заместитель директора по производству ООО «Авангард-Мост-



ВАЛЕРИЙ БУРМИСТРОВ:

«МОСТОВИКАМ НУЖНО ОБЪЕДИНЯТЬСЯ, ТОГДА БУДЕТ РЕЗОНАНС И ИНТЕРЕС У ВЛАСТИ»

Антикор» Сергей Мамонтов. Также для выполнения работ использовали флагманские окрасочные агрегаты передовых фирм Graco и WAGNER, пескоструйные аппараты AIRBLAST, а также современные импортные компрессоры.

Применение инноваций дает большую фору по скорости и планированию работ. «На производстве используем высокоэффективное современное оборудование от производителей Wagner, Graco, компрессора фирм AtlasCopco, CP, Airman общей производительностью свыше 200 кубов. Постоянно держим руку на пульсе всех новшеств в нашей сфере и соответственно внедряем их. Есть собственный автотранспорт – вышки, кран-балки, транспорт для доставки сотрудников и оборудования до места работ – более 40 единиц техники. По IT части у нас введена CRM система собственной разработки, с помощью нее мы контролируем и оптимизируем расходы в режиме реального времени, поскольку ежеминутно видим все показатели на объекте – от потраченных средств на питание, до каждого грамма расхода материала на объекте. С помощью этой системы мы можем просчитать объект до «гвоздя» и дать адекватную конкурентную цену», – пояснил замдиректора по производству.

В Астраханской области компания работала на объекте «Реконструкция мостового перехода через р. Белый Ильмень».



«Авангард-Мост-Антикор» – одна из немногих компаний, которая следит за качеством своего оборудования. Ежегодно производятся проверки, которые позволяют выявить изменения технических характеристик, и принять, если это необходимо, соответствующие меры.

### КОМАР НОСА НЕ ПОДТОЧИТ

Все это приобреталось не в одночасье, четверть века предприятие не меняло профиль, занималось нанесением антикоррозионных материалов, краски, гидроизоляции, пожароизоляции. Начали работать под крылом московской компании «Паритет», в 1990-х годах. Тогда это была самая сильная компания в стране по антикорру, но в перестройку началась стагнация, и «Авангард-Мост-Антикор» ушел на вольные хлеба, начал работать на автодорожных сооружениях, набив руку на объектах железной дороги.

Это дорогого стоит, поскольку главная особенность железнодорожных мостов – удаленность от цивилизации. Степь да степь кругом! Чтобы покрасить объект в степи, нужно сначала обосноваться: привезти контейнеры, вагончики, шатры, коммуникации, построить базовый лагерь.

«Мы стали очень мобильными. Но сейчас таскать вагончики через всю страну невыгодно. Отвезти пару бытовок за тысячу км стоит десятки тысяч рублей. Мы переходим к тому, чтобы строить вахтовый поселок на месте, хотя определенную часть все-таки еще привозим», – пояснил Сергей Сергеевич.

Зато сейчас компания выполняет работы по антикоррозионной защите любой сложности. И знаковых объектов много: «олимпийские» объекты на Красной поляне, в том числе, знаменитый вантовый мост, стадионы, таманский порт «Волна». Это один из самых больших портов в Европе. Он был много лет заморожен, хотя практически достроен, потом строительство возобновилось, и команда «Авангард-Мост-Антикор» работает там уже третий год. Два года назад покрасила гидротехническое сооружение морского терминала по перевалке аммиака ПАО «Тольяттиазот». Здесь тоже начали процесс с предварительной зачистки для лучшей присадки грунтовки, а следовательно, и более качественного окрашивания. Очищали специальными пескоструйными аппаратами, затем нанесли два слоя краски общей толщиной свыше 500 мкм. Сейчас объем антикоррозийных работ на портовых вылетах поделен на три компании. Работы всем хватает. Недавно на стратегический объ-

ект прилетал президент Путин, лично смотрел, как движется дело. К покраске вопросов нет!

Важным объектом 2016 и 2017-х годов стал и мост через реку Волга в Волгограде, который позволил разгрузить дороги федерального значения, а также снизить транспортную нагрузку на Волжскую ГЭС.

Также ООО «Авангард-Мост-Антикор» выполнил большой комплекс работ в нефтеперерабатывающей организации ОАО «ТАИФ-НК» в Нижнекамске, освоив порядка 70 тысяч кв.м конструкций комплекса глубокой переработки тяжелых остатков на двух ТЭЦ, трех эстакад, а также трубопроводах трех эстакад. Объект сложный, опасный, требующий неукоснительного соблюдения норм охраны труда. Трубопровод межцеховых коммуникаций ОАО «ТАИФ-НК», являющийся в организации основным объектом для поступления воздуха, воды и других веществ, теперь полностью защищен от коррозии металла и прослужит долго.

Крупные заказчики и знаковые объекты – проверка на прочность любого подрядчика. Например, «Мостотрест» при проверке своих объектов использовал лабораторный метод. «Контролер проверяет не визуальное состояние в контрольных точках, а зондирует лабораторным способом каждый сантиметр. Испортить работу мог даже комар! Свежепокращенная поверхность липкая, насекомое улетело, а крыло отпечталось. Это брак. Одну и ту же работу делали много раз – вышкуривали, закрашивали. Лабораторное качество соблюсти сложно и некоторые компании просто разорались», – рассказал нам «малярские» секреты Мамонтов. «Авангард-Мост-Антикор» выдержал все проверки. Компания сотрудничала не только с легендарным «Мостотрестом», но и с РЖД, Роснефтью, Волгомостом.

### НИ ШАГУ НАЗАД, ВПЕРЕДИ – МОСКВА

Компания скромно дислоцируется в Астрахани, производственная база занимает площадь 1 га, но руководство планирует сделать небольшую базу в Москве, чтобы сократить логистические издержки, поскольку много заказов сегодня поступает именно из сто-



Директор СН ООО «Авангард-Мост-Антикор» Валерий Бурмистров, его заместитель Сергей Мамонтов с немецкими коллегами.

лицы. Конкуренты, конечно, есть, но у астраханской компании преимущество: большой опыт, современные материалы, оборудование и технологии, самоотдача профессиональных кадров. Костяк компании – 150 человек, более 80 из которых имеют одновременно квалификации маляра и альпиниста.

В Москве астраханцы красят небольшие эстакады – автодорожные мосты, но для жителей они не менее важны, чем Крымский мост. Идет работа и в центре Тольятти – в этом году нужно покрасить большой автодорожный мост.

Безусловно, есть и проблемы, они общие и хронические для всех мостовиков в России. Например, ценообразование смет. Цена за 4 года с 2013 по 2017 выросла на 48 процентов, а сметы в среднем увеличились только на 11.

Директор компании Валерий Бурмистров рассказал, что на конференции в Астрахани, куда их пригласил давний партнер – ЦИВССМ, эти вопросы детально обсуждались и были предложены грамотные решения.

«Хотелось бы, чтобы и дальше работа продолжилась, больше было полезной информации, участников, выступающих, которые делятся опытом, приводят конкретные данные, не пиарят себя, а поднимают острые вопросы. И чтобы разговоры закончились делом. Нужно объединяться, тогда будет резонанс, и интерес у власти», – уверен Валерий Васильевич. ■

Илья Александров

# СВОБОДНЫЙ ХОД НА РЕЛЬСАХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

ПРЕДПРИЯТИЯ ПРОМЖЕЛДОРТРАНСА ПРИВЫКЛИ РАССЧИТЫВАТЬ НА СВОИ СИЛЫ

*Почти все груженные товарняки начинают и заканчивают свой долгий путь от промпредприятий к заказчику по рельсам необщего пользования. От их состояния зависит скорость и сохранность более 80% грузопотока, перевозимого магистральным транспортом. На этих вспомогательных артериях не один десяток лет работают предприятия промышленного транспорта, причем в условиях неопределённости нормативной базы и при отсутствии господдержки. На страницах журнала «ДиТ» президент СРО Ассоциация «Промжелдортранс» Александр Кукушкин рассказал о самых труднопроходимых местах в отрасли.*

– Александр Иванович, у Ассоциации «Промжелдортранс» в этом году юбилей – 25 лет. Даже для человека это определенный «Рубикон», прощанье с юностью... Как основатель организации, расскажите, что сегодня она собой представляет. С каким настроением и в каком окружении вы отметите дату?

– В окружении единомышленников, руководителей предприятий железнодорожного транспорта со всей России, от Калининграда до Владивостока. Сегодня организация представляет интересы более ста компаний, которые обслуживают 3,5 тысячи километров подъездных путей. Ассоциация растет, развивается, за последние пять лет число предприятий выросло вдвое, а значит, мы движемся в правильном направлении. Но, рабочую «лошадку», перевозящую продукцию, сырье, отходы производства (от производителей до станции, входящей в сеть ОАО «РЖД» – ред.), нужно регулярно кормить. Иначе она долго не протянет.

– Понятно, что времена не выбирают, в них живут, и, простите за перефраз,

В автомобилях стали возить даже полезные ископаемые, что отбирает хлеб у железнодорожников на подъездных путях.

выживают... Экономический кризис – не лучшее время для вашего бизнеса. Расскажите о главных проблемах, с которыми сталкиваются предприятия, в каких местах приходится потуже затягивать пояс?

– Главное, что мы все-таки выжили в непростой экономической ситуации. Но проблем в отрасли много, во многих регионах объемы перевозок на железнодорожных путях необщего пользования (в отличие от магистральных – ред.) снижаются, а значит, сокращается число вагонов, «ветшают» подъездные пути. Автотранспорт «отбил» большую часть грузов. Даже уголь возят на машинах! Наши компании работают в разных регионах, в разных условиях, поскольку тесно завязаны на их экономику. В тех областях, где есть промышленные гиганты, прежде всего угольные и металлургические, и много грузов идет на экспорт, ситуация лучше. Особенно, где не очень развита автодорожная сеть.

– Вопрос «по Чернышевскому»: что делать? Вы же 35 лет возглавляете крупное столичное предприятие промышленного железнодорожного транспорта АО «МГАО Промжелдортранс», поделитесь секретами. Ведь в Москве с автодорогами, если забыть о пробках, все нормально.

– Выход один: оптимизировать производство, работать над рационализацией доставки грузов, сокращать расходы на их транспортировку, время оборота вагонов

на подъездных путях. При этом вовремя проводить ремонты подвижного состава, техническое перевооружение, поскольку предприятия не должны подводить заказчика, вовремя завести и вывести грузы. Можно применять систему взаимозачетов с обслуживаемыми организациями. Все эти вопросы активно прорабатываются в рамках нашего объединения. Именно для помощи предприятиям в бизнесе и защиты интересов в отрасли и возникла в начале 1990-х годов Ассоциация «Промжелдортранс». Если вы помните, тогда активно шел процесс интеграции предприятий в крупные отраслевые союзы.

– Восемь лет назад организация стала саморегулируемой, что это дало?

– Возможность разрабатывать нормативы, стандарты и правила для получения соответствующего допуска к определенным видам работ на железнодорожных путях необщего пользования. Все предприятия промышленного железнодорожного транспорта сталкиваются с похожими проблемами. Это вопросы землепользования и налогообложения, формирования тарифов, обновления парка тягового подвижного состава, обеспечения транспортной безопасности, подготовки и аттестации кадров и многое другое. Нужна планомерная работа по совершенствованию нормативно-правовой базы. Главное – снизить нагрузку на владельцев путей необщего пользования и создать нормальные условия для их работы.

– За 25 лет удалось добиться понимания у власти?

– Союз добился принятия многих важных решений, благодаря которым предприятия избавились от необоснованного административного давления, неоправданных расходов, противоречивых требований. Хорошо зная ситуацию, мы вместе формируем обоснованные предложения и отстаиваем свою позицию во властных структурах. Наша позиция обязательно учитывается при обсуждении новых инициатив, касающихся железнодорожного транспорта необщего пользования. Практически ни один нормативный акт, затрагивающий нашу сферу деятельности, не принимается без учета мнения ассоциации.

АЛЕКСАНДР КУКУШКИН:

«ПРАКТИЧЕСКИ НИ ОДИН НОРМАТИВНЫЙ АКТ, ЗАТРАГИВАЮЩИЙ НАШУ СФЕРУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, НЕ ПРИНИМАЕТСЯ БЕЗ УЧЕТА МНЕНИЯ АССОЦИАЦИИ»

Министр транспорта Е.И. Дитрих вручает президенту Ассоциации «Промжелдортранс» А.И. Кукушкину памятный знак «В ознаменование 210-летия транспортного ведомства и транспортного образования» (25 февраля 2020 г.)



– Редакция «ДиТ» присоединяется к многочисленным поздравлениям, поступившим в адрес вашей ассоциации. Желаем вам еще много лет не менее плодотворной работы. Поэтому напоследок хотелось бы узнать о планах.

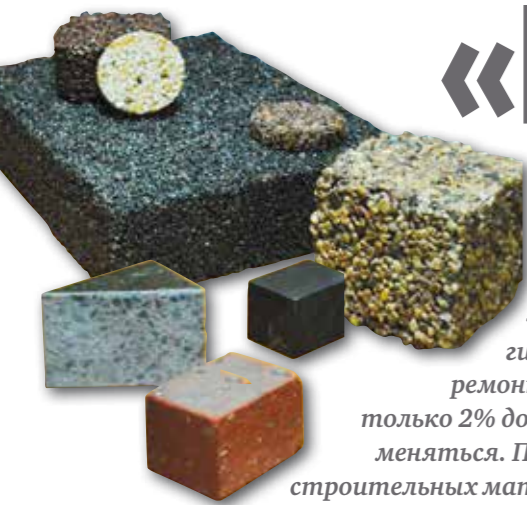
– Мы осваиваем новые направления, связанные непосредственно с поддержкой бизнеса членов СРО, например, по ремонту подвижного состава, контейнерным перевозкам. Будем привлекать партнеров среди компаний, органов власти и общественных организаций, продолжим работу над изменениями порядка регулирования тарифов на подъездных путях. Дирекцией Ассоциации совместно с научным сообществом уже подготовлена и согласована с Минтрансом единая методика формирования тарифов на транспортные услуги. Продолжим поднимать этот вопрос на совещаниях самого высокого уровня. Так что в юбилейном году предстоит напряженная работа на всех фронтах. ■

Марина Алексеева



# СТРАНЕ НУЖНЫ «БЕТОНКИ»?

УЧЕНЫЕ ЗНАЮТ, КАК ПРОДЛИТЬ ЖИЗНЬ  
РОССИЙСКИМ ДОРОГАМ



Жизнь обычной дороги из асфальта в среднем невелика – всего 8-12 лет. «Бетонка» долговечнее в 5–6 раз, а если ее проложить строго по технологии и правильно эксплуатировать, то и полвека прослужит без серьезного ремонта. Причем практически в любом климате. Однако в нашей стране пока только 2% дорог сделаны из бетона, тогда как в других – 17–20%. Но ситуация начала меняться. Правительством РФ утверждена стратегия развития промышленности строительных материалов, где указано, что к 2030 году доля ввода в эксплуатацию дорог с цементобетонным покрытием в общем объеме строительства должна составлять до 50%.

Готовы ли к этому наши дорожники, обсудили в МАДИ участники VI Международной научно-практической конференции «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог». Ежегодный форум, приуроченный в этом году к 90-летию юбилею института, традиционно стал дискуссионной площадкой для ведущих экспертов, ученых, производителей современных материалов и техники.

Профессор, проректор по научной работе МАДИ, президент Ассоциации бетонных дорог Виктор Ушаков подчеркнул, что в России ежегодно растет число машин, нагрузки на дороги постоянно увеличиваются, поэтому покрытия трасс работают в экстремальном режиме. «Всё это приводит к разрушению конструкции дорожных одежд, и перед нами стоит задача по поиску и внедрению эффективных технологий строительства и реконструкции автомобильных дорог. К сожалению, большинство средств выделяется не на развитие сети дорог, а на их ремонт и содержание. Необходимо строить автомобильные дороги таким образом, чтобы на ближайшие десятки лет мы забыли о ремонте и развивали сеть российских трасс», – сказал Виктор Васильевич.

Многие спикеры отметили, что для решения проблемы нужно увеличить долю дорог с цементобетонным покрытием, но многие задачи, в том числе и

Предложенные на конференции решения дадут возможность дорожникам повысить межремонтные сроки.

поставленная правительством – увеличение межремонтных сроков с 6 до 12 лет по ремонту, и до 24 лет по капитальному ремонту, не решаются одновременно. «Такие конференции помогают пройти этот путь максимально быстро, с каждым годом увеличивается количество внешних участников, в том числе из СНГ, в этом году прибыли почти 40 делегатов из ближнего и дальнего зарубежья», – подчеркнул значимость форума и.о. председателя Межправительственного совета дорожников Бури Каримов.

Весь день на трибунах, и даже в буфетах и коридорах члены Ассоциации бетонных дорог обсуждали эффективные технологии продления службы дорожной одежды, перспективы и экономические



ВИКТОР УШАКОВ:

«НЕОБХОДИМО СТРОИТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТОБЫ НА БЛИЖАЙШИЕ ДЕСЯТКИ ЛЕТ МЫ ЗАБЫЛИ О РЕМОНТЕ И РАЗВИВАЛИ СЕТЬ РОССИЙСКИХ ТРАСС»

аспекты выбора различных типов покрытий. Никто не собирался изобретать велосипед, опыта строительства «бетонки» россиянам не занимать, проложенные еще в 1950–70-х годах, они до сих пор нормально служат. Практически все взлетно-посадочные полосы в крупных российских аэропортах – цементобетонные. Главная беда в том, что наши строители не всегда четко от начала до конца следуют технологии. Поэтому нужно разработать новую нормативно-техническую документацию, нужны стандарты, которые позволят широко применять инновации на практике. Директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонид Хвоинский уверен, что нормативная база в области дорожно-транспортного строительства, как и в любой другой строительной сфере, должна находиться в постоянном развитии, ее нужно регулярно дополнять данными о правильном использовании новых материалов, правилами применения современных новых технологий. Леонид Адамович рассказал о большой работе по техническому регулированию строительной отрасли и представил разработанные

специалистами «СОЮЗДОРСТРОЙ» видео-приложения к стандартам НОСТРОЙ.

Начальник отдела технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Автодор» Юрий Рюмин напомнил про основные направления реализации технической политики госкомпании и подчеркнул ее опыт при строительстве и эксплуатации трасс, в том числе с применением современных технологий, повышающих не только срок службы, но и безопасность дорожного движения. «Каждый год мы собираемся в МАДИ, для того чтобы сверить часы, скорректировать вектор движения в части повышения межремонтных сроков дорог», – подчеркнул Рюмин.

Причем современные технологии дорожники могут найти в Реестре новых и лучших доступных технологий. Об этом сообщила начальник Управления инноваций и НИОКР ОЦК Елена Кашевская, презентовав участникам конференции формирующийся в ФАУ «РосдорНИИ» профильный банк данных. Свежими разработками в сфере дорожного строительства поделились не только российские разработчики, но и представители Ассоциации бетонных дорог США, крупной американской компании GOMACO, коллеги из Франции. Предложенные на конференции решения дадут возможность нашим дорожникам повысить межремонтные сроки, но в любом случае стоит помнить, что испортить можно любое дело. Грубые нарушения технологии строительства и эксплуатации дорог, отсутствие ГОСТа на дорожный цемент, применение некачественного сырья – все это привело к тому, что в 1980-х годах «цементобетонную» технологию в РФ запретили, научные исследования прекратили. Важно не наступить на те же грабли. ■

Мария Гошина





# КАК ОБЕСПЕЧИТЬ

## ДОСТОВЕРНОСТЬ И ОБЪЕКТИВНОСТЬ РЕЗУЛЬТАТОВ ЛАБОРАТОРНЫХ ИСПЫТАНИЙ?

### УЧЕННЫЕ МАДИ ВНЕДРЯЮТ СОВРЕМЕННЫЙ МЕТОД ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА МАТЕРИАЛОВ

*Как обеспечить достоверность и объективность результатов лабораторных испытаний в оценке качества бетона? Этот вопрос всегда волновал ученых. На протяжении последних лет на столе доктора технических наук Юрия Васильева лежит книга «Проблемы технологии бетона» Роберта Лермита, который еще в середине прошлого века заметил, что «контроль бетона в лучшем случае выполняют через 7 суток после приготовления бетона, чаще же всего – спустя 28 суток. Практическое значение результатов обесценивается уже тем, что они получают с запаздыванием и поэтому теряют свое оперативное значение».*

На следующей странице Лермит упоминает разработанный им ускоренный метод испытания цементобетонной смеси, заключающийся в том, что свежеприготовленную бетонную смесь, кладут на сковородку, прокалывают, а потом просеивают через сито и оценивают состав. Автор пришел к выводу, что «при проведении на строительной площадке испытаний по ускоренной методике без предупреждения существенно возросло качество продукции».

На общем собрании «Союза дорожно-транспортных строителей» генеральный директор ООО МИП «МАДИ-ДТ» Юрий Васильев поднял острую тему, волнующую многих дорожных строителей – необходимость внедрения современных методов оценки качества бетона и асфальтобетона. Мы попросили эксперта в материаловедении рассказать о новых разработках по этой теме. Кстати, в этом году ему на собрании вручили международную награду Межправительственного Совета дорожников.

– Юрий Эммануилович, основная область ваших научных интересов – материаловедение. Какие вопросы сегодня вышли на первый план?

– На протяжении последних лет мне приходится часто бывать на асфальтобетонных заводах. Если сотрудники лаборатории действительно дорожат репутацией предприятия, они, так или иначе, пытаются применить какие-то ускоренные методы для оценки качества асфальтобетонной смеси. В одних лабораториях научились испытывать горячие образцы, в других – принудительно остужать их в холодной воде или в холодильнике. В любом случае, все эти неофициальные методы позволяют значительно быстрее оценить качество выпускаемого материала и, в случае необходимости, внести корректировки. В связи с этим на протяжении последних лет неоднократно поднимался вопрос о том, а нужно ли вообще придумывать вот эти доморощенные методики, когда наши соседи белорусы еще в 2003 году выпустили государственный стандарт Белоруссии СТБ 1536, который позволяет за 2–2,5 часа оценить качество асфальтобетонной смеси, в то время как по российским нормативам на это требуется не менее 12 часов?



– А по каким стандартам работают наши заводы?

– Когда приходит битумовоз, по нормативам Москвы, завод обязан в течение часа слить битум в собственные емкости и отпустить машину. А по всем существующим еще с советских времен нормативным документам, для того чтобы оценить качество битума, требуется, по меньшей мере, 4 часа. Что происходит с некондиционным битумом, если через 4 часа после его слива в емкости этот факт устанавливается, рассказывать не буду. А что делать, если по методу «Суперпэйв» для оценки битума требуется двое суток?

– В чем же особенность методологии «Суперпэйв»? И научились ли российские специалисты ей пользоваться?

– Программу обучения инженерно-технических работников «Суперпэйв» мы разработали при поддержке «Союздорстроя» и ГК «Автодор». И буквально на прошлой неделе выпустили первую группу специалистов, которые прошли обучение по этому направлению. В апреле прошлого года провели двухдневный семинар по этой тематике. Два дня слушали лекцию профессора Хусейна Бахия, который досконально рассказал все, что касается этого вопроса. После лекции я к нему подошел и спросил: «Скажите, пожалуйста, как вы достигаете объективности и достоверности тех результатов, которые получаются?». Уважаемый профессор ответил: «В докладе я сформулировал основные принципы, которым мы следуем, когда занимаемся приготовлением асфальтобетонных смесей по методологии «Суперпэйв». Это в обязательном порядке: отбор контрольных проб, которые хранятся у заказчика, и в случае конфликтных ситуаций испытываются. Да, для хранения этих проб потребуются достаточно большие помещения, достаточно большая структура. Но это необходимо!». Второе, что было сказано, – в обязательном порядке нужно строить контрольные карты. В России они в безусловном порядке используются в медицине, в химии, в фармакологии, в машиностроении, а в строительстве этого нет. Хотя это существенно повысит объективность получаемой и анализируемой информации. И третий фактор, который был упомянут, это проведение межла-



**Юрий Васильев** – доктор технических наук, заведующий кафедрой дорожно-строительных материалов МАДИ, Почётный дорожник РФ, Почётный транспортный строитель, Действительный член Международного института строителей, член европейского общества инженерной педагогики.

бораторных сличительных испытаний. Хорошо, что в последние годы и «Росавтодор», и Госкомпания «Автодор» встали на этот путь, и, надеюсь, регулярно впредь будут проводить межлабораторные сличительные испытания, которые действительно позволяют в значительной степени снизить роль человеческого фактора в строительном комплексе и обеспечить объективность и достоверность получаемых результатов.

– На собрании «Союздорстроя» много раз упоминалось тесное сотрудничество с МАДИ. Можете рассказать подробнее о точках соприкосновения?

– Наше сотрудничество очень многогранно. Это и регулярное участие представителей «Союздорстроя» в заседаниях государственных экзаменационных комиссий, рассмотрение конкурсных работ студентов на всевозможных уровнях. Проведение, в том числе, на базе МАДИ, совместных совещаний и мероприятий. «Союздорстрой», по сути дела, является тем звеном, которое нас соединяет с реальным производственным сектором. Без производства науки быть не может. По крайней мере, опытная производственная проверка результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, выполненных в университете, немаловажна без опытной проверки на объектах подрядных организаций. Поэтому мы благодарны «Союздорстрою» за помощь и поддержку. ■

**Полина Цаплина**

# УМНЫЕ МАШИНЫ ДЛ НОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В РОССИИ ИНТЕРЕС К ЦЕМЕНТОБЕТОНУ, КАК ИННОВАЦИОННОМУ МАТЕРИАЛУ, ВЫРОС МНОГОКРАТНО

От прочности материалов, используемых в строительстве и реконструкции автомобильных дорог, во многом зависит, сколько они прослужат. Успешные практики использования инновационных покрытий в этой отрасли интересуют профессионалов во всем цивилизованном мире. В последние годы в России дорожная инфраструктура вышла на качественно новый уровень. Интерес к этой теме вырос многократно. Долговечность цементобетонных покрытий, как самых инновационных, в нашей стране волнует специалистов по дорожному строительству, производителей материалов и профильной техники. Поэтому количество желающих попасть 30 января на VI Международную научно-практическую конференцию «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог» почти в два раза превысило вместимость большого зала Ученого совета МАДИ.

В конференции участвовали представители экспертного и научного сообщества дорожно-транспортных строителей России, производители современной техники и материалов, профильные чиновники. «К сожалению, большинство средств выделяется не на развитие сети дорог, а на их ремонт и содержание. Поэтому необходимо строить автомобильные дороги таким образом, чтобы на бли-

Техника GOMACO зарекомендовала себя как многопрофильная, надежная и простая в эксплуатации.

жайшие десятки лет мы забыли о ремонте и развивали сеть автомобильных дорог России», – открывая конференцию, подчеркнул президент Ассоциации бетонных дорог, доктор технических наук Виктор Ушаков.

Лейтмотивом форума стало расширение практики строительства и повышения долговечности цементобетонных покрытий трасс. Поэтому с особым вниманием был заслушан доклад Вице-прези-

дента Европейской Ассоциации бетонных дорог EUPAVE, генерального директора корпорации GOMACO Рори Кео. Он рассказал о инновационном применении цементобетона в транспортной инфраструктуре, уделил внимание проблеме современных технологий ремонта жестких дорожных одежд слоями из этого материала. Guest из США отметил, что GOMACO изготавливает самую умную бетоноукладочную технику для различных строительных проектов, рассказал о ключевых отличиях бетоноукладчиков последних моделей через призму поставленных задач, назначения объектов. Для реализации своих крупных проектов в тандеме с лидерами по производству инновационных материалов корпорация выпустила усовершенствованные модели. Конструкция и дизайн полностью отвечают и глобальным требованиям, у машин GOMACO много возможностей и дополнительных опций.

Крупный подрядчик, который эксплуатирует технику GOMACO в Швейцарии, поставил задачу: решить проблему износа мостовых сооружений, отреставрировать часть горной дороги в окрестностях Цюриха. Для ее решения использовался высокопрочный бетон для реконструкции надземных дорог, мостов с армированием. Цементобетонное покрытие готовят



РОРИ КЕО:

«ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ ИННОВАЦИЙ ОБРАЗОВАНИЕ И ОБУЧЕНИЕ – САМОЕ ГЛАВНОЕ»

для устройства тонкого слоя асфальтобетона поверх него. Материал представляет собой смесь специального цемента со стальной фиброй. Старый настил удалялся, устанавливалась продольная и поперечная арматура, укладывался сверху слой высокопрочного бетона. В работе используется стандартный бетоноукладчик с модифицированной скользящей формой и гидравлическими вибраторами.

В России такая машина будет пользоваться особым спросом, поскольку у нас



возникает много вопросов по реконструкции дорожных покрытий надземных дорог, эстакад, мостовых сооружений, приподнятых конструкций, там, где ощущается разница температур между нижней и верхней частями конструкции. Для решения проблем быстрого разрушения таких дорог был разработан специальный бетон. «Нашей основной задачей было модифицировать проверенную модель укладчика под определенную технологию подачи материала, чтобы он мог обработать эту смесь, испытать ее. Испытания доказывают, что после правильной реконструкции мостовая часть сооружения дополнительно служит 15–20 лет», – отметил Кео.

Широкий спектр высокотехнологичных возможностей бетоноукладчиков Рори Кео продемонстрировал с помощью видеороликов, фотографий, схем работы и технических характеристик машин, отметив, что для отделки мостовых сооружений компания разработала новый финишер SL 450 особой формы, который способен уложить цементобетон, в том числе, тончайшим слоем. Он выходит на рынок буквально в последнее время. Производительность машины – 100 кв. метров в час. Есть у модели и акустический дат-

Успешные проекты GOMACO удалось реализовать в России благодаря тесному и постоянному взаимодействию компании и ее официального дилера АО «НВИНТМАДИ». За четверть века работы на российском рынке АО «НВИНТМАДИ» открыло представительства и сервисные центры в крупнейших городах и регионах страны.

чик, работающий от уложенного покрытия, ее можно использовать и для реконструкций, покрывая слой износа, и для новых проектов, например, для строительства аэропортов и дорог. При этом компания сегодня комплектует все свои машины технологиями 3-D контроля, обеспечивая высокую производительность и эффективность машин на рабочих площадках.

«Финишер делает один проход для уплотнения и выглаживания, поэтому производительность увеличивается. Он освобождает от работы целую бригаду, которая при обычном финишере должна распределять бетон вручную», – подчеркнул спикер.

Есть у компании интересные разработки в области железнодорожного строительства, в частности, создана спецтехника для строительства монолитного подрельсового пути. Переоборудованная стандартная машина может работать в стесненных условиях, например, в тоннелях.

В финале презентации Кео сообщил о программе «зеленых авто». Рядом научных и коммерческих организаций разрабатываются технологии бесконтактной магнитной динамической зарядки электробусов пластинами, устанавливаемыми только в жесткие покрытия. «Заряжающие» полосы движения – зеленые с нарисованным улыбающимся белым автокаром – уже появились в Бельгии. Электромобилям требуется инфраструктура доступа к местам зарядки. «Асфальтобетон был признан неудачным вариантом, в нем нет достаточной жесткости покрытия. Нужно удерживать пластины в одном месте, ведь электробус движется строго по ней. От колес получается колея. Цементобетон будет применяться безболезненно, обеспечивая правильную закладку всех частей зарядных устройств. Для нас это пища для размышления на будущее», – отметил Кео. Причем на высокой скорости машина не заряжается, это заставляет водителей снижать скорость. Если учесть, что в мегаполисах России сейчас стремятся перейти на экологически чистый общественный транспорт, в частности электробусы, тандем с GOMACO станет прочнее, чем цементобетон. ■

Марина Алексеева

## Уважаемый Борис Иосифович!

Союз транспортников России – автомобилисты и дорожники, авиаторы и железнодорожники, моряки и речники, экспедиторы и логисты, управляющие и лизинговые компании, научные и высшие учебные заведения транспорта сердечно поздравляют Вас со знаменательной датой!



### ПЕРВОМУ ЗАМЕСТИТЕЛЮ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ГУП «МОСГОРТРАНС» Б.И. ТКАЧУКУ – 70 ЛЕТ!

**В**аш трудовой путь – это пятидесятилетнее служение транспортной отрасли, повседневное участие в ее развитии и достижении поставленных целей в обеспечении качественными пассажирскими перевозками жителей много-миллионного мегаполиса. Ваш юбилей – это праздник не только для родных, близких, друзей, коллег, но и для всех москвичей и гостей столицы, пользующихся общественным транспортом и готовым высказать слова благодарности Вам и всем работникам легендарного Мосгортранса за многолетний и плодотворный труд.

Автомобилисты всегда были и остаются связующим звеном в транспортном комплексе и его общественных организациях. Союз транспортников России высоко ценит участие ГУП «Мосгортранс» и Ваш личный вклад в повышение роли транспортного сообщества, в развитие этой важнейшей сферы экономики страны.

Ваши друзья и коллеги признательны Вам за добрые человеческие качества, порядочность, внимание и ответственность за тех, кто рядом, что вызывает глубокие чувства уважения и заслуженный авторитет в большом коллективе транспортников.

**ТВОРЧЕСКОГО ВАМ ДОЛГОЛЕТИЯ,  
ИСПОЛНЕНИЯ НАМЕЧЕННЫХ ПЛАНОВ И ПРОЕКТОВ!  
ЗДОРОВЬЯ И БЛАГОПОЛУЧИЯ ВАМ И ВАШИМ БЛИЗКИМ!**

РОССИИ

С искренним уважением,

Президент СТР,  
Первый заместитель председателя  
Комитета Государственной Думы  
по транспорту и строительству

В.Б. Ефимов



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ РАЗРАБОТЧИКИ СОЗДАЛИ ЭФФЕКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ ТЕХНОЛОГИИ УКРЕПЛЕНИЯ ГРУНТОВ

# «ДОРЦЕМ» ПОКОРЯЕТ ВЕЧНУЮ МЕРЗЛОТУ

Не первый год мы говорим о важности увеличения километража качественных российских дорог. В поддержку решения этой задачи был разработан национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». До 2024 года государство выделяет беспрецедентную сумму – свыше 6 трлн рублей – для того, чтобы расширить сеть действующих дорог. Однако многие регионы уже заявили о нехватке финансирования. Определенная государством фиксированная сумма строительства 1 километра – 12 млн рублей – не покрывает всех расходов дорожников, связанных с приобретением и поставкой инертных материалов в те регионы, которые не обладают собственными запасами.

Как уложиться в смету и построить надолго качественные, безопасные дороги – ключевые вопросы для подрядчиков. И именно эти задачи смогли решить российские разработчики «ДорЦем» при поддержке ученых эталонного в дорожной отрасли Института СоюзДорНИИ.

За два года кропотливой работы и испытаний группы ученых удалось создать уникальный модификатор и технологию на его основе, которые облегчают решение задач дорожной отрасли. Кроме того, они применимы во всех дорожно-климатических зонах, включая зоны вечной мерзлоты, зоны регулярных подтоплений, а также илы, пылеватые пески, пучинистые грунты. Технология «ДорЦем» используется при ремонте и строительстве дорог I–V технических категорий, аэродромов, обустройстве месторождений и площадок промышленных предприятий с повышенными нагрузками. Ученые убеждены – настало время полномасштабного внедрения в регионах более экономичной, экологичной передовой технологии и материалов «ДорЦем», которые, в отличие от традици-

онных, могут навсегда решить извечную проблему и открыть новую эру дорог.

Технология основывается на том, что при строительстве новых дорог в качестве основы применяется любой местный грунт, который перемешивается с комплексным вяжущим «ДорЦем» (цемент + модификатор) прямо на дороге, профилируется и уплотняется катками. Результатом работы всех компонентов является монолитная гидрофобная плита, служащая основанием для дорожной одежды.

Также комплексное вяжущее можно применять и при ремонте покрытия методом холодной регенерации. В этом случае вяжущее и модификатор «ДорЦем ДС-1» распределяют на прежнее разрушенное покрытие (без демонтажа) и перемешивают спецтехникой со старой дорожной одеждой. После чего смесь профилируется и уплотняется катками.

В обоих случаях сформированная плита не подвержена трещинообразованию, обладает повышенной влагостойкостью и морозостойкостью. Предварительное «схватывание» смеси происходит быстро, в течение 2–4 часов. Практически сразу следом за финишным уплотнением плиты можно укладывать асфальтобетонную смесь.

Обратите внимание: модификатор «ДорЦем ДС-1» и основанную на нем «ДорЦем» технологию можно применять, используя местные материалы, как для строительства новой, так и при ремонте старой дорожной одежды. Экономический эффект от применения технологии довольно высок: 20–30 % при реновации старых дорог. В эту цифру входят сокращение сроков строительства, а также снижение эксплуатационных затрат на 50–70 %. Кроме того, увеличиваются межремонтные сроки вплоть до 12 лет. Вот почему технология «ДорЦем» идеально вписыва-

ТЕХНОЛОГИЯ «ДОРЦЕМ»  
ИДЕАЛЬНО ВПИСЫВАЕТСЯ  
В ПАРАМЕТРЫ, ЗАДАННЫЕ  
НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТОМ  
«БКАД»

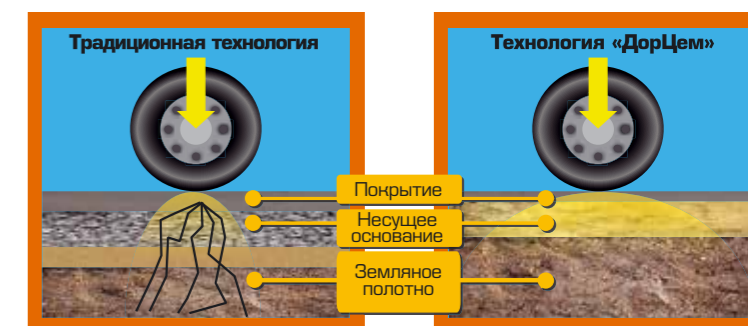


ДМИТРИЙ КОНДРАТЮК:

« НАША КОМПАНИЯ УЖЕ НАЧАЛА ПРИНИМАТЬ УЧАСТИЕ В ПРОЕКТАХ ПО ОСВОЕНИЮ АРКТИЧЕСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ И СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ. НА РАССМОТРЕНИИ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ НАХОДЯТСЯ 5 ПРОЕКТОВ ПО РЕМОНТУ АЭРОДРОМОВ В РЕСПУБЛИКЕ САХА-ЯКУТИЯ И В ЧУКОТСКОМ АВТОНОМНОМ ОКРУГЕ».

ется в параметры, заданные национальным проектом «БКАД».

Стоит отметить, что эффективность технологии «ДорЦем» была подтверждена не только теорией, но и практикой. Первые дороги с использованием разработки были выстроены еще в 2010 году. С тех пор построено и отремонтировано свыше 500 км дорог в 22 регионах Российской Федерации. Все объекты федерального и регионального уровня прошли государственную экспертизу. А если оценивать их состояние, то дорожные одежды до сих пор находятся в отличном состоянии и не нуждаются в ремонте.





**«ДОРЦЕМ» ТЕХНОЛОГИЮ МОЖНО ПРИМЕНЯТЬ, ИСПОЛЬЗУЯ МЕСТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, КАК ДЛЯ НОВОГО, ТАК И ПРИ РЕМОНТЕ СТАРОГО ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА.**

В качестве примера можно привести дорогу регионального значения в Ингушетии. Во время ремонта для исправления профиля дорожки использовали илистый грунт, добытый со дна местной речки. Смешав материал с вяжущим и модификатором по технологии «ДорЦем», строители получили надежное основание дороги.

С применением местных материалов не так давно был отремонтирован 19-ти километровый участок дороги «Крым» между населенными пунктами Комсомольский и Красиво Борисовского района Белгородской области, а в Кировской области ведется строительство 8-ми километрового участка дороги между поселками Зуевка, Октябрьский и Городище.

Активно сотрудничают с компанией, внедряя технологии «ДорЦем», и другие

Модификатор «ДорЦем ДС-1» и основанную на нем «ДорЦем» технологию можно применять, используя местные материалы, как для строительства новой, так и при ремонте старой дорожной одежды.

регионы. Например, Воронеж, Тамбов, республики Татарстан, Крым и Северного Кавказа. Да и наши соседи из Казахстана заинтересовались новшеством. Дорожники из соседнего государства уже обратились к авторам с просьбой провести анализ местных грунтов с последующим получением подборов смесей для внедрения технологии.

Строители полярных зон и зон вечной мерзлоты также проявляют интерес к «ДорЦем». Как пояснил генеральный директор компании «ДОРЦЕМ» Дмитрий Кондратюк, их заинтересованность по использованию разработки не случайна:

– Прочностные характеристики и морозостойкость дорожной одежды очень важны для данных районов. А наша технология может успешно применяться и в этих географических широтах, с суровым северным климатом. Ведь плита, полученная по технологии «ДорЦем», обладает низким коэффициентом теплопроводности и влагостойкостью, что очень важно в условиях строительства на вечной мерзлоте. «ДорЦем» сохраняет все прочност-

ные характеристики основания дорожной одежды в диапазоне температур от – 60° С до + 60° С. То есть, технология «ДорЦем» сохранит и созданный природой «фундамент» из вечной мерзлоты, защитив её от прямого попадания солнечных лучей, воздействия осадков, таяния и разрушения. Тем самым при массовом строительстве не будет нарушен природный баланс, сохранится экология.

На сегодня компания уже начала принимать участие в проектах по освоению арктического побережья и северных регионов страны. На рассмотрении в Государственной экспертизы находятся 5 проектов по ремонту аэродромов в Республике Саха-Якутия и в Чукотском АО.

Словом, положительных примеров применения технологии «ДорЦем» и комплексного вяжущего с модификатором «ДорЦем ДС-1» много. И все благодаря мощному импульсу инновации, которая позволяет ускорить процесс строительства дорог.

И последний, важный штрих к «портрету» инновации: модуль упругости дороги, построенной по технологии «ДорЦем», постоянно растет, в отличие от традиционных технологий, при которых со временем, напротив, происходит разуплотнение дорожного основания. Получив по окончании работ по новой технологии требуемый проектом модуль упругости на поверхности в 450 МПа, спустя пару лет увеличение может составить до 700 МПа. То есть прочность основания дорожной одежды со временем увеличивается, даже под воздействием на дорожное основание агрессивных факторов (пучинистые грунты, подтопления и прочее) и постоянных динамических нагрузок.

Модификатор «ДорЦем ДС-1» сертифицирован, прошел все необходимые испытания. Инновация получила экспертное заключение о безопасности применения и включена в «Федеральные сметные цены на материалы, изделия и конструкции, применяемые в строительстве» (ФЕР). Модификатор включен в «Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения», созданный в рамках реализации Национального проекта «БКАД».

**Николай Журавлев**



Модификатор «ДорЦем ДС-1» – порошок, основу которого составляют щелочно-земельные металлы, синтетические цеолиты, дополненные сложносинтезированным активатором.



**ЦИФРЫ И ФАКТЫ:**

Сравнение затрат на строительство при традиционной технологии и технологии «ДорЦем» (1 км x 7,5 м)

Традиционное строительство	Метод «ДорЦем»
Транспорт – 113 грузовиков	7,5 грузовиков
Доставляемые материалы – 2560 т	168 т
Подготовительные работы по снятию грунта и его замене – 1312 т	НЕТ
Дизельное топливо – 7125 л	1180 л
Продолжительность – 20 дней	3 дня
Загрязнение среды – 3177 т CO <sub>2</sub> /км	645 т CO <sub>2</sub> /км

# КУДА НАПРАВИТ СРЕДСТВА «ПЛАТОН»?

Средства от госсистемы «Платон», собранные в дорожный фонд с 2020-го по 2022 годы, направят на капитальный ремонт свыше 100 мостовых сооружений и 600 км федеральных трасс, которые расширяют с двух до четырех полос движения.



**«С**редняя интенсивность движения по выбранным трассам превышает 10 тысяч автомобилей в сутки, а по некоторым превышает 25 тысяч машин. Это одни из самых загруженных участков федеральных дорог, которые будут расширены. Их капитальный ремонт повысит пропускную способность, ликвидирует очаги аварийности и обеспечит разделение потоков движения. Особое внимание мы уделяем мостам и путепроводам. Дополнительные средства позволят своевременно провести их восстановление. В итоге эти работы повысят безопасность движения для миллионов автомобилистов и грузоперевозчиков», – отмечает заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росавтодора Андрей Костюк.

Капремонт с увеличением до четырех полос движения будет выполнен на 44 участках федеральных автодорог общей протяженностью 600 км, проходящих по территориям 23 регионов страны. Так, на трассах Р-404 Тюмень-Тобольск-Ханты-Мансийск и Р-351 Екатеринбург – Тюмень будет отремонтировано по 80 км, на автодорогах Р-217 «Кавказ» в Кабардино-Балкарской Республике и на Р-256 «Чуйский тракт» – по 30 км, и свыше 20 км на трассах Р-242 Пермь-Екатеринбург и Р-255 «Сибирь». Общая стоимость работ составит 79,3 млрд рублей.

Общая протяженность капитально ремонтируемых мостовых сооружений превышает 6 км, они располагаются на федеральных трассах в 44 регионах страны. Среди крупнейших – мост через реку Ока на старом направлении трассы «Дон» в Московской области (617 м), мост через

реку Зун-Мурино на трассе А-333 в Бурятии (228 м), мост через реку Кабарга на трассе А-370 «Усури» в Приморском крае (222 м) и мост через реку Вуокса на трассе А-181 «Скандинавия» в Ленинградской области (205 м). Общая стоимость капремонта мостовых сооружений – 18,3 млрд рублей.

С учетом проведенных до 2022 года работ по капитальному ремонту федеральных трасс и мостовых сооружений общий объем отремонтированных дорог за счет средств от госсистемы «Платон» за время ее работы увеличится до 3,3 тыс. км, количество мостовых сооружений превысит 130. Распределение средств будет осуществляться с учетом мнения грузоперевозчиков на сайте «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» – [www.dorogi-onf.ru](http://www.dorogi-onf.ru). Координатор проекта, депутат Госдумы РФ Александр Васильев отметил, что от активного участия грузоперевозчиков в «Дорожной инспекции ОНФ» зависит своевременный мониторинг состояния автотрасс, и такая обратная связь ускоряет решение дорожных проблем. Минтранс России и Общероссийский народный фронт призывают перевозчиков отмечать убитые дороги с целью повышения эффективности формирования планов ремонта на федеральных и региональных дорогах. ■

Председателю Московского городского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства А.Л. Шурикову – 70 лет!



## УВАЖАЕМЫЙ АЛЕКСАНДР ЛЕОНИДОВИЧ!

Союз транспортников России – автомобилисты и дорожники, авиаторы и железнодорожники, моряки и речники, экспедиторы и логисты, управляющие и лизинговые компании, научные и высшие учебные заведения транспорта – горячо и сердечно поздравляют Вас со знаменательной датой!

**П**олвека Вашей трудовой жизни посвящено автомобильному транспорту Москвы, людям и коллективам, занятым важным и нужным для города делом – транспортным обслуживанием жителей и гостей столиц.

Выпускник Выпускник ведущего профильного ВУЗа – Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) и воспитанник ГУП «Мосгортранс», Вы накопили огромный профессиональный опыт, обрели глубокое знание и понимание жизни, которые вместе с человеческими качествами снискали уважение и доверие многих тысяч автотранспортников и дорожников, бесспорно считающих Вас лидером отраслевого профсоюза, защитником интересов человека труда, его чаяний и устремлений. Поэтому не случайно, что целая эпоха, более тридцати лет, связана с Вашей работой руководителем автопрофсоюза Москвы.

Московский профсоюз транспорта исторически всегда был мощной и авторитетной организацией, которая за годы Вашей работы стала более эффективной в поиске и выработке новых форм и методов консолидации трудовых коллективов, участия в управлении производством, внедрения системы коллективных договоров, обеспечения охраны труда, социально-экономического развития

предприятий в новых экономических условиях. Накопленные компетенции со временем стали востребованы не только в России, но и профсоюзами автотранспорта и дорожного хозяйства стран СНГ, Международное объединение которых Вы успешно возглавляете, начиная с 2006 года. Продолжая и развивая традиции наших великих учителей, как дань глубокого уважения к памяти дедов и отцов, Вы вместе со своими коллегами и предприятиями ГУП «Мосавтотранс», ГУП «Мосгортранс» и другими стали инициатором сооружения в Москве грандиозного и единственного в стране Мемориала Героям-автомобилистам, символизирующего единение и неразрывную связь поколений.

Созидательные вехи и многолетний труд высоко ценит общество и государство, удостоившее Вас высокого звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации», наградившее Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством II степени», многими ведомственными наградами и знаками отличия. Масштаб и целеустремленность Вашей личности, разносторонние интересы постоянно генерируют новые проекты и новые планы, исполнения которых Вам от души желаем от имени Союза транспортников России – партнера по договору со всеми транспортными профсоюзами страны.

**ЗДОРОВЬЯ И БЛАГОПОЛУЧИЯ ВАМ И ВАШИМ БЛИЗКИМ!**

**ВМЕСТЕ МЫ СИЛА!**

РОССИИ

*С искренним уважением,*

Президент СТР,  
Первый заместитель председателя  
Комитета Государственной Думы  
по транспорту и строительству

**В.Б. Ефимов**



## ЧТО ОСТАЛОСЬ ЗА КАДРОМ «СЕСТРЕНКИ»

**ТАЛАНТЛИВАЯ АКТРИСА  
ИЗ БАШКИРИИ  
НЕ ПРОМЕНИЛА ТЕАТР  
НА ШИРОКИЙ ЭКРАН**

*Первый материал нашей дебютной рубрики «Война без единого выстрела», посвященной 75-летию Победы, вызвал большой отклик у читателей разных возрастов. Наш рассказ о новом российском фильме «Сестренка» тоже попал зрителю в самое сердце. Многие посмотрели его вместе с семьей, детьми. Картина тронула за живое, понравился и сюжет по повести «Радость нашего дома» патриарха башкирской литературы Мустая Карима, и работа актеров не оставила людей равнодушными. К нам в редакцию поступило много писем с просьбой рассказать о тех, кто снимался в картине, поскольку они не известны широкому кругу кинозрителей. Особенно заинтересовала актриса Башкирского театра драмы Ильгиза Гильманова, которая сыграла маму главного героя – шестилетнего мальчика Ямиля. Нам удалось встретиться с ней и поговорить о том, как снимался этот удивительный фильм о войне, что осталось за кадром.*

**– Роль в «Сестренке» – ваш дебют в кино. Сложно было настроиться на то тяжелое военное время, о котором рассказывает фильм?**

– Это моя первая работа в кино. До этого была короткометражка «Карусель» Романа Пожидаева, которую снимали в Узбекистане. Но это была маленькая роль, «проба пера», поэтому я очень обрадовалась новому опыту. У нас в Башкирии только в последнее время начали активно снимать полноценные художественные фильмы, и я очень хотела поработать с профессионалами, особенно с известным «мосфильмовским» оператором Михаилом

**О**казалось, что многое в ее жизни сложилось как пазл, случайно. И в этом фильме она дебютировала как актриса кино. Сценарий сразу заинтересовал, режиссера Галибина она тоже знала, как актера, по ролям в кинолентах «Нас венчали не в церкви», «Батальоны просят огня», «Мастер и Маргарита», но попасть на первые кастинги в Уфе по семейным обстоятельствам не получилось, так что до фразы «Я тебя беру, ты мне подходишь» прошли месяцы. И все же от судьбы не уйдешь.

Аграновичем, на счету которого работа в культовых картинах «Ищите женщину», «Крейцера соната», «Покаяние». Повариться с ними в одном котле – большое счастье. Не буду лукавить, раскрытие образа, подача темы в театре и кино, конечно, отличается, и я думала, что мне будет сложно донести до зрителя свои мысли и чувства, но проблем не возникло. У меня погиб прадед в войну, бабушка растила одна двоих детей, поэтому я представляла, как ей было трудно. Вся наша съемочная команда была как одна семья, Галибин смог донести до каждого свою любовь к материалу, заразить эти чувством даже

детей. И маленьких актеров все сразу полюбили, это важно, поскольку ребенка не заставишь трудиться и творить против его воли. Но режиссер и оператор смогли превратить работу в игру и добиться лучшего кадра разными окольными путями.

**– Вы сами довольны своей работой в фильме?**

– Не во всех сценах я себе нравлюсь, кажется, что могла бы сыграть иначе. Образ моей героини несколько идеализирован. На самом деле, если бы мой ребенок сбежал из дома, я бы реагировала по-другому. У меня есть дочка Ариана. Ей шесть лет. Папа у нас работал, и не с кем было ее оставить, поэтому я брала ее с собой на съемки. Она, кстати, тоже принимала участие в массовках. На тот момент ей исполнилось 4 года. Помните сцену, когда дети бегут за машиной. Ариана – малышка в синем платье, в платке, огромных галошах – поменьше не нашли. Она тогда повеселила всю съемочную группу. В самый ответственный момент, когда мальчик, который играл друга Ямиля, начал общаться с героями, Ариана со всей своей детской непосредственностью подбежала в кадре к Юсуфу Рахметову и пожаловалась, что у нее галоши большие, и она вообще не может в них ходить. Это, естественно, не вошло в фильм, но я попросила на память эти кадры.

**– Фильм снимали в глубинке Башкирии. Там действительно остались такие «необгребенные» места, или деревню построили специально для съемок?**

– Работа над картиной началась еще весной 2018 года, потом продолжилось зимой. Для съемок долго искали башкирское село, похожее на деревню первой половины прошлого века, но либо они были совсем заброшенные, либо процветающие. Наконец, в 180 км от Уфы, в Белорецком районе, нашли прекрасное место на фоне горных пейзажей – деревню Новохасаново. Совсем старых домов там уже не было, поэтому пришлось построить пару копий. Ночевали актеры в местном санатории, до съемочной площадки добирались каждый день минут сорок на ГАЗели. Для новохасановцев съемки стали грандиозным событием. Они были очень горды, что выбрали именно их деревню, с большим



**ИЛЬГИЗА ГИЛЬМАНОВА:**

« У НАС В БАШКИРИИ В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ НАЧАЛИ АКТИВНО СНИМАТЬ ПОЛНОЦЕННЫЕ ХУДОЖЕСТВЕННЫЕ ФИЛЬМЫ»

энтузиазмом участвовали в массовках, приносили нам молоко, подкармливали пирожками. Мы чувствовали себя как дома, в Башкирии вообще народ открытый, простой и радушный. Без помощи местных жителей картина бы не получилась такой искренней и проникновенной.

**– В фильме задействовано много животных – коровы, кошки, собаки. Так было задумано, или деревенские персонажи случайно попадали в кадр? Вам, как городскому человеку, было комфортно? Вот я собак, например, боюсь с детства...**

– Все шло согласно сценарию, но были и милые импровизации. Коровы паслись неподалеку, и когда надо, их пригоняли местные жители. Я человек городской, но каждое лето проводила в башкирской деревне, поэтому эти пейзажи мне близки. Собак я тоже боюсь, но в фильме пес очень добро-

### СПРАВКА «ДиТ»

В 2004 году Ильгиза Гильманова окончила Уфимскую государственную академию искусств им. З.И.Исмагилова. С 2006 по 2017 год работала в Национальном молодежном театре Республики Башкортостан имени Мустая Карима. В 2017 году принята в труппу Башкирского государственного академического театра драмы им. М.Гафури.

душный и ласковый. А кошка так спонтанно и органично вошла в съемочный кадр, как профессиональная артистка.

– С маленькими актерами легко работать или возникали сложности? И как сложились отношения с легендарным оператором Аграновичем?

– Он хоть и легенда, но совершенно без «звездности». С ним приятно работать. Мне сначала казалось, что я в кадре вообще ничего не играю, а оказалось, что в кино так и надо, вроде ничего не играешь, а переживания доходят до зрителя даже через взгляд. На съемках было много юмора, тон задавали дети. Марта – так просто уже профессиональная актриса, а Арсланчик, несмотря на то, что это у него первый опыт съемок в кино, отлично справлялся. Он очень непосредственный, рассудительный не по годам. Знает много стихов на башкирском языке и так проникновенно их декламирует! Были, конечно, свои трудности, дети быстро устают от монотонной работы, съемки – ведь это многочасовой труд, постоянные дубли, работали по 13-14 часов в сутки, но он проявил героизм.

– Что сильнее на ваш взгляд – фильм или все-таки повесть?

– Эти произведения нельзя сравнивать, но экранизация, очень трогательная и многоплановая, созвучна творчеству Карима. Фильм получился по атмосфере именно «мустаевский», пропитанный любовью к Башкортостану, людям, культуре. Галибин с большим уважением отнесся к башкирским традициям, каждой вещи, деталям. Местные музеи помогли собирать предметы, игрушки, одежду и украшения по местным жителям. В деревне Ишлы Белорецкого района, где тоже были сняты некоторые эпизоды, нам здорово помогли с утварью. Мы в благодарность пообещали привезти фильм,строить показ в местной школе.

– Вам удалось какой-нибудь редкий предмет оставить на память о съемках?

– Очень мне понравилось одно из платьев моей героини, оно такое винтажное, и я его долго выманивала у нашей художницы. Но она сказала, что пока не закончатся съемки, «платье мне не светит». В итоге оно так и ушло.



– У вас написано на страничке в Контакте: «Позволь всему случиться», что означает ваш сакральный посыл?

– У меня есть огромное доверие к Вселенной, Богу, и все будет так, как должно быть. Убедилась в этом даже на примере фильма. Я же не пошла на первый кастинг, хотя очень хотела. Но для меня здоровье ребенка дороже личных мечтаний. В итоге же так все сложилось, что «твое» к тебе обязательно придет. Кстати, летом на съемках были тоже неожиданные совпадения. Галибин мне говорит: «Да ты же ученица Нибергулова! Это мой однокурсник!». Оказалось, что мой педагог Азат Нибергулов и Галибин вместе учились.

– Поступили лестные предложения от киношников после премьеры?

– После проката люди пишут мне письма, говорят много теплых слов, спрашивают, где я еще снималась. Много писем из Узбекистана, но больше всего из Казахстана. Родители и муж Айрат тоже посмотрели картину и остались довольны. Я бы с удовольствием продолжила карьеру в кино, попробовала бы еще себя в этом амплуа, однако для этого нужно самой проявить активность, искать агента, отслеживать кастинги. У меня же в театре сейчас очень насыщенная жизнь, и совмещать пока не получается. Но я с большой любовью вспоминаю дни съемок, не теряю связи с актерами, постоянно переписываюсь с Мартой и Арсланчиком, мечтаю поскорее встретиться, когда наконец-то совпадет график нашей жизни. ■

**Мария Гошина**

## ООО «МОСТОВИК»

### СТРОЙ НА ВЕКА! ЖИВИ ДЛЯ ЛЮДЕЙ!







**СТРОЙКА ГОДА! ФИНИШ БЛИЗОК!**  
**ОБХОД с. ЛОСЕВО и г. ПАВЛОВСК**



**Т Р А Н С С Т Р О Й М Е Х А Н И З А Ц И Я**