ДОРОГИ & ЛЮДИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ ИЗДАНИЕ

№ 1-2 (54-55)
январь-февраль 2014

www.dorogiludi.ru

В НОМЕРЕ:

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – ЭТО СОЦИАЛЬНО ОРИЕНТИРОВАННАЯ ОТРАСЛЬ

РЕСПУБЛИКА САХА (ЯКУТИЯ): ПОЗИТИВНЫЕ СДВИГИ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

КОНТРАКТ ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

РОМАН СТАРОВОЙТ,
руководитель «Росавтодора»:
«Доверие бизнеса к дорожным проектам возвращается»

стр. 10

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

ГАЛИМОВ
Алексей Фаридович
генеральный директор
«УК Автострада-Менеджмент»

Деньги не спят

ЩЕРБИНА
Александр Иосифович,
первый заместитель
генерального директора
ОАО «КТЦ «Металлоконструкция»

Вперёд! Только вперёд!

ЩЕПКИНА
Вероника Эдуардовна
директор Компании «Альва»

Не останавливаться
на достигнутом

ЛИСИЦЫН
Александр Николаевич
генеральный директор
ОАО «Кургандормаш»

Главное, двигаться вперед

ФОМИН
Юрий Александрович
генеральный директор
ООО «Геостройизыскания -
Екатеринбург»

Высокие технологии — в массы!

ЖДАНОВ
Дмитрий Витальевич
генеральный директор
ООО «Коминвест-Урал»

Безвыходных ситуаций не бывает.
Главное, не опускать рук

Учредитель:
ОАО «Комплексный Технический
Центр «Металлоконструкция»
Адрес редакции:
620078, г. Екатеринбург,
ул. Малышева, д.164, офис 407,
телефоны: (343) 385-13-79,
e-mail: dorogi_ludi1@mail.ru,
dorogi_ludi@bk.ru, letagur@mail.ru,
viktor_arapochkin@dorogiludi.ru,
elena_azanova@dorogiludi.ru,
www.dorogiludi.ru
Главный редактор
Арапочкин В.Г.
Зам. главного редактора
Азанова Е.А.
Шеф-редактор сайтов
Пермяков Е.А.
Дизайн и вёрстка
Каргополова Е.В.
Типография
ООО «ФортДиалог-Исеть»,
г. Екатеринбург, ул. Монтёрская, 3
тел.: (343) 228-02-32
Сдано в печать 17.02.2014 г.
Заказ №
Тираж 5000 экз.
Мнение редакции не всегда совпадает
с мнением авторов.
Редакция оставляет за собой право
в отказе публикации, противоречащей
законодательству РФ,
а также концепции издания.
Все рекламируемые товары подлежат
обязательной сертификации.
Присланные материалы не рецензируются
и не возвращаются.
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена.
Редакция не несёт ответственности
за содержание рекламных материалов.
Журнал зарегистрирован
Федеральной службой по надзору в сфере
связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (РОСКОМНАДЗОР)
Свидетельство о регистрации ПИ
№ ФС 77 - 56990 от 14.02.2014

2 СЛОВО РЕДАКТОРА

4 ТЕМА НОМЕРА: ИТОГИ ГОДА
М. Ю. СОКОЛОВ «ТРАНСПОРТ – ИНВЕСТИЦИИ В БУДУЩЕЕ»

8 НОВОСТИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

10 ТЕМА НОМЕРА: ИТОГИ ГОДА
Р. В. СТАРОВОЙТ «ДОВЕРИЕ БИЗНЕСА К ДОРОЖНЫМ ПРОЕКТАМ ВОЗВРАЩАЕТСЯ»

16 «КРУГЛЫЙ СТОЛ»
ТОМУ, КТО ДВИЖЕТСЯ ВПЕРЁД – ВСЕ ДОРОГИ ОТКРЫТЫ

18 ТЕМА НОМЕРА: ИТОГИ ГОДА
В. И. ЯКУНИН «ГОД БЫЛ НЕЛЁГКИМ. НО ИТОГИ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ»

21 КНИГА ОТЗЫВОВ
БЕЗОПАСНОСТЬ – НАШ ПРИОРИТЕТ

22 ТЕМА НОМЕРА: ИТОГИ ГОДА
ЗНАЧИМЫЕ СОБЫТИЯ 2013 ГОДА В ОАО «КТЦ «МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЯ»

24 НОВОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

26 ТЕМА НОМЕРА: ИТОГИ ГОДА
Л. Р. САФИН «ШИРОКИЙ КРУГ ЗАДАЧ»

29 М. Ю. МИХАЙЛИН «ДОРОГА БЕЗ ОПАСНОСТЕЙ»

30 АНАЛИТИКА
КОНТРАКТ ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

36 ИЗ ПЕРВЫХ РУК
ГЛАВНЫЕ ВОПРОСЫ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ

38 АКТУАЛЬНО
В ПОИСКАХ КОМПРОМИССОВ

40 НОВОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

42 ЗНАКОМЬТЕСЬ: ВАШИ КОЛЛЕГИ
ТК И ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

44 БИЗНЕС-КЛУБ
КАК НАУЧИТЬСЯ БЫСТРО МЫСЛИТЬ

46 ВЫСТАВКИ 2014

РУКУ НА ДРУЖБУ!

Представил себе нашего постоянного читателя, который сейчас держит в руках свежий номер «Д/Л». Листает он его, проглядывает, а на лице лёгкое недоумение. Вроде всё тот же, родной журнал. И в то же время какой-то иной. Тематика шире, да и география творческого поиска увела журналистов по новым адресам. Даже шрифт на страницах другой, теплее, что-ли...

Если на самом деле, уважаемые читатели, вы заметили перемены, знайте, мы старались для вас. Учли ваши советы, предложения, замечания, и, перестраиваясь на марше, хотим делом доказать, что непременно выйдем на федеральный уровень. Всех планов раскрывать не буду, скажу только, что в концепции журнала мы пересмотрели многое. Прежде всего, определили круг проектов, которые будем разрабатывать совместно с руководителями дорожной отрасли, государственными и муниципальными органами, ведущими специалистами учебных и научно-исследовательских институтов.

В текущем году, кстати, у ряда республик, краёв и областей страны – юбилейные даты со дня их образования. Мы в редакции подумали, а не предложить ли нам дорожникам, мостостроителям, транспортникам и труженикам железных дорог поучаствовать в столь знаменательном событии. Пообщавшись с виновниками сегодняшних и завтрашних торжеств, услышали слова одобрения. Дескать, нам есть и будет что показать в проектах «Юбилеи», «Книга отзывов» и других. На том и порешили. В ближайших номерах вы всё сами увидите.

Но, дорогие наши, этого недостаточно. Вы живёте и работаете рядом с интересными, замечательными людьми. Не поленитесь, возьмите ручку, бумагу (а ещё проще, сядьте за компьютер) и расскажите нам о них своими словами. То-то сделаете сюрприз для человека-труженика, прекрасного семьянина, наставника молодёжи или просто увлечённого человека. Как говорится, одна голова хорошо, а когда нас много – куда лучше. Протягиваем вам руку на дружбу. Принимаете?

Виктор АРАПОЧКИН,
главный редактор.

Перспективы развития дорожной отрасли Донского края обсудят на выставке

«СТИМЭКСПО: ДОРТЕХСТРОЙ»

Ростов-на-Дону станет одним из городов, принимающих Чемпионата мира по футболу 2018 года. Безусловно, тема подготовки к этому событию сегодня приобретает всё большую актуальность. Оргкомитет соревнований «Россия 2018/2022» планирует, что доля протяжённости общедоступных дорог федерального значения, отвечающих соответствующим требованиям нормативно-правовых актов в области транспорта, увеличится до 48,56%, и достигнет 27,18 тыс км. После окончания строительно-ремонтных работ города-участники чемпионата мира будут обладать эффективной в эксплуатации современной транспортной сетью, которая обеспечит организацию мероприятия на уровне, превосходящем стандарты ФИФА. Изменения дорожной инфраструктуры затронут и Донской край.

Одно из ближайших мероприятий, посвящённых теме дорожного строительства, состоится в марте 2014 года в Ростове-на-Дону. Это специализированная выставка «СТИМэкспо: ДорТехСтрой», которая служит одним из главных индикаторов развития дорожно-строительной индустрии ЮФО и способствует повышению инвестиционной привлекательности и экономическому росту региона. Представители государственных структур, научного сообщества и профильных компаний смогут не только ознакомиться с прогрессивным техническим оборудованием и протестировать новейшую технику: катки, асфальтоукладчики, бульдозеры, но и обсудить наиболее важные вопросы отрасли и заключить деловые соглашения.

Проект ежегодно проводится на площадке КВЦ «ВертолЭкспо».
За подробной информацией обращайтесь по телефону (863) 268-77-68
или на сайт www.vertolexpo.ru.

ТРАНСПОРТ – ИНВЕСТИЦИИ В БУДУЩЕЕ

Об итогах работы отрасли в 2013 году и приоритетных задачах на текущий год рассказывает министр транспорта РФ Максим СОКОЛОВ

— Максим Юрьевич, на одной из первых встреч с журналистами после вашего вступления в должность вы сказали, что в плане законотворчества одним из важнейших документов считаете принятие закона о ГЧП. Сейчас закон находится в Госдуме, идет его активное обсуждение. Что вы ждете от этого закона? Станет ли он, на ваш взгляд, тем эффективным инструментом повышения деловой активности бизнеса, на который мы все рассчитываем? И какой, по вашему мнению, должна быть доля участия государства и бизнеса в проектах на основе ГЧП?

— Проект федерального закона о государственно–частном партнерстве в том виде, в котором он представлен в Госдуму РФ, нас устраивает. Позиция не только Минэкономразвития и Минтранса России, но и Правительства РФ в целом в нем сформирована. В первую очередь, закон даст свободу регионам в привлечении частных инвестиций. Конечно, за последние годы в большинстве субъектов РФ приняты свои законы о ГЧП, но они зачастую не содержат достаточных правовых норм, обеспечивающих надежную защиту интересов как государства, так и бизнеса.

Принятие федерального закона снимет риски и, таким образом, упростит работу субъектов РФ по привлечению частных инвестиций в инфраструктурные транспортные проекты. Без этого задачу развития транспортной инфраструктуры не решить. Инфраструктурные проекты чрезвычайно затратны, и государственных средств, направляемых на эти цели, всегда будет не хватать. Восполнять нехватку финансов надо за счет привлечения внебюджетных источников. Такую работу мы планомерно ведем.

Вы видите, что подведомственные Минтрансу агентства, Госкомпания «Автодор» в последнее время все активнее структурируют проекты ГЧП. Это является одним из приоритетов развития авиационного, морского и речного, железнодорожного транспорта, дорожного хозяйства. Надеемся на принятие закона уже в первом полугодии.

Каким может быть оптимальное соотношение участия в таких проектах государства и бизнеса?

— Здесь все зависит от проекта. Доля участия должна позволять инвестору комфортно «зайти в проект» и гарантированно вернуть свои инвестиции. Если это условие не будет соблюдено, проект не состоится. Так, на строительство участка скоростной автодороги М–11 Москва – Санкт–Петербург протяженностью более 200 км (на перегоне Вышний Волочек – Великий Новгород) заключен долгосрочный инвестиционный контракт, где объем привлеченных инвестиций составляет порядка 10%. А вот такой сложный проект, как строительство высокоскоростной железной дороги, предполагает минимальный объем государственных вложений в пределах 70%. И это не «хотелки» самих инвесторов, разработчиков проекта, это подтверждается международной практикой.

— Несколько лет назад были воссозданы дорожные фонды, но средств на реализацию всех проектов все равно не хватает. Специалисты возлагают большие надежды на привлечение внебюджетных источников. На слуху примеры крупных проектов, которые будут реализовываться с участием частных инвесторов. На ваш взгляд, лед уже тронулся? Недоверие бизнеса к дорожным проектам осталось позади?

— Доверие зарабатывается годами. Но надо сказать, что тот инструмент, который транспортная отрасль вернула себе в виде дорожных фондов, действительно коренным образом изменил ситуацию в дорожном хозяйстве. И если сейчас объем Федерального дорожного фонда составляет порядка 450 млрд руб., то региональные дорожные фонды в совокупности, с учетом дополнительных субсидий, – порядка 550 млрд. В целом это колоссальный ресурс, около триллиона рублей. Хотя вы абсолютно правы, этих средств все равно не хватает. Но ведь еще несколько лет назад денег, которыми располагали субъекты РФ, было в 2,5 раза меньше.

> «Кстати, с 2014 года согласно изменениям, внесенным в налоговое законодательство, субъекты РФ из своих региональных фондов должны отчислять как минимум 10% средств на создание муниципальных дорожных фондов. Мы будем строго следить, чтобы не только у руководства регионов, но и у муниципалитетов были ресурсы для реконструкции своей улично–дорожной сети.

Радует, что инвесторы приходят не только в федеральные проекты, но и в региональные. Имею в виду один из первых проектов ГЧП – строительство второй очереди Западного скоростного диаметра в Санкт–Петербурге, введенной в эксплуатацию в прошлом году, а также проекты, которые структурируются в Удмуртии, Рязанской области, Татарстане. Подобные планы есть в Хабаровске, Новосибирске, Нижнем Новгороде, Ростове–на–Дону. Таким образом, средства инвесторов теперь могут привлекаться не только в рамках федеральных программ, но и в регионах, что, считаю, очень важно.

Безусловно, мы будем поддерживать и по возможности участвовать в софинансировании проектов ГЧП тех субъектов РФ, которые привлекают частный капитал. Словом, процесс пошел, и его надо развивать.

— Максим Юрьевич, считаете ли вы допуск иностранных пилотов к работе в наших авиакомпаниях мерой временной, или это на долгие годы станет фактом нашей кадровой политики? И второй вопрос: какова судьба законопроекта «Об аэропортовой деятельности»?

— Минтранс России поддержал инициативу авиакомпаний разрешить допуск иностранных пилотов к работе в нашей гражданской авиации. В условиях динамичного роста объемов авиаперевозок (по 20% все предыдущие 5 лет и 14,6% в прошлом году) наш авиарынок испытывает дефицит профессиональных кадров, в первую очередь – командиров воздушных судов. В последние годы прием курсантов в учебные заведения гражданской авиации постоянно растет. Если в 2006 году были приняты 240 человек, то в прошлом году – 940, причем 150 из них – по целевому набору пилотов для региональной авиации. За последние 5 лет в летные учебные заведения гражданской авиации были поставлены 149 воздушных судов и 125 тренажеров. Эти шаги позволили повысить качество первоначальной подготовки пилотов.

К сожалению, проблему подготовки командиров воздушных судов, которые как минимум пять лет должны проходить летную практику в качестве вторых пилотов, быстро решить не удастся. Поэтому законопроект, внесенный в Госдуму, позволяющий иностранным пилотам работать в России, является определенным компромиссом с профсоюзами. А квота в 200 человек в год, заложенная в проекте закона, позволит снять остроту проблемы. Каких–то осложнений в плане безопасности авиаперевозок с введением этой нормы не вижу.

Что касается законопроекта об аэропортовой деятельности, то наши аэропорты сегодня развиваются достаточно динамично, и пока мы не видим необходимости в принятии какого–то отдельного закона

для регулирования их деятельности. Точечная настройка законодательства, безусловно, требуется, но говорить о том, что нужен отдельный вид правового регулирования в виде закона, я бы не стал.

— Одной из основных проблем при реализации крупных инфраструктурных проектов, в том числе Московского транспортного узла, остается подготовка территорий. Как видит ее решение Минтранс России?

— В прошлом году принят закон об упрощенном порядке изъятия земельных участков при строительстве инфраструктурных и социальных объектов на территории «Новой Москвы» и Подмосковья. Убежден: развитие законодательства в этом направлении необходимо. Ведь ситуации, когда при возведении объектов транспортной инфраструктуры строителям приходится по нескольку лет решать вопросы освобождения земельных участков, повторяются из года в год. И это создает колоссальные препятствия при реализации транспортных проектов во многих субъектах РФ, и особенно в Московском регионе. Это одна из наиболее острых проблем Московского транспортного узла.

К примеру, известно насколько важно как можно быстрее построить новую взлетно—посадочную полосу в международном аэропорту Шереметьево, где две взаимозависимые ВПП обеспечивают эксплуатацию всего лишь с коэффициентом 1,2. Из—за низкой пропускной способности этой аэродромной инфраструктуры аэропорт обслуживает в лучшем случае 25—28 млн пассажиров в год. Вот при такой остроте проблемы сейчас, когда полным ходом идет строительство третьей полосы, до сих пор не все земельные участки освобождены. Транспортная отрасль крайне заинтересована в развитии законодательства в этом направлении.

— ОАО «РЖД» неоднократно заявляло об отказе от плацкартных вагонов, ссылаясь на необходимость повышения комфортности для пассажиров. Но это приведет к удорожанию проезда. Не снизит ли подобная практика транспортную доступность для россиян? Насколько актуален и экономически обоснован отказ от плацкартных вагонов?

— Отказ от плацкартных вагонов обусловлен, в первую очередь, тенденциями развития железнодорожного транспорта. В других странах плацкартные вагоны мало где сохранились, в Европе точно такого не увидишь. Конечно, учитывая расстояния, по территории России комфортнее передвигаться в купейных вагонах. Однако покупательная способность населения полностью отказаться от плацкартных вагонов пока не позволяет. Люди с низким уровнем доходов пока не готовы платить больше. Поэтому государство даже дотирует перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах. Это особенно актуально в тех регионах, где железнодорожный транспорт является безальтернативным.

В начале прошлого года мы отказались от части субсидирования таких перевозок. В результате пассажиропоток в дальнем пассажирском сообщении, в том числе в плацкартных вагонах, где тарифы были повышены на 20%, снизился. В прочих сегментах пассажирских железнодорожных перевозок наблюдался рост.

Сегодня средняя стоимость железнодорожного билета на тысячу километров пути составляет 700 рублей. При этом себестоимость перевозок приближается к 1400 рублей, то есть почти половина затрат субсидируется государством. При отмене субсидии эти расходы для граждан становятся накладны. Поэтому, думаю, плацкартные вагоны, как реалии нашей жизни, еще сохранятся. Хотя с точки зрения повышения комфортности передвижения пора переходить к вагонам улучшенной комфортабельности, в том числе купейным. Но если часть граждан предпочитает дешевизну качеству, надо дать возможность выбора.

— Какой вам видится перспектива пригородных железнодорожных перевозок? Не секрет, что во многих регионах стоит вопрос об отказе от них.

— В мегаполисах, не говоря уже о Москве и Санкт—Петербурге, где осуществляется более 55% всех пригородных железнодорожных перевозок страны, движение внутри агломерации, конечно, невозможно было бы построить без задействования этого ресурса. Именно поэтому опережающими темпами мы сейчас развиваем Малое кольцо Московской железной дороги. К 2015 году рассчитываем ввести его в эксплуатацию. Есть планы и по вылетным направлениям МЖД для развития пригородного железнодорожного сообщения.

Думают о подобных проектах и в Казани, Новосибирске, Ростове—на—Дону, Краснодаре, Петрозаводске. Могу сказать: там, где губернатор лично занимается этим вопросом, проблем ни с транспортной работой, ни с госзаказом, а значит, и с компенсацией затрат Российским железным дорогам на организацию пригородных перевозок не возникает. К сожалению, так происходит не во всех регионах.

Надо помнить, что ОАО «РЖД» — коммерческое предприятие, оно не может работать себе в убыток. И право субъекта РФ — сформировать тарифную политику и определить маршрутную сеть пригородных перевозок таким образом, чтобы было комфортно гражданам, проживающим на данной территории. И если регион хочет компенсировать затраты гражданам на эти перевозки, значит, власти должны субсидировать РЖД в необходимом объеме, обеспечивая как минимум их безубыточность. В тех субъектах РФ, где власти это поняли, маршрутная сеть и тарифы сформированы таким образом, чтобы четко выдерживать баланс всех интересов. А те, кто рассчитывает, покричав, получить дополнительно какие—то преференции, могут и дальше этим заниматься, хотя мы будем жестко это пресекать.

— В последнее время судоходным сообществом ставится вопрос о том, что действующих мер государственной поддержки водного транспорта недостаточ-

но для масштабного обновления морского и речного флота. Какие дополнительные стимулирующие меры со стороны государства можно было бы предложить? Возможно, переломить ситуацию могло бы введение судового утилизационного гранта?

— Возраст флота — действительно проблема, и в первую очередь для внутреннего водного транспорта. Средний возраст грузового флота составляет 32, пассажирского — 33 года, судов, используемых на туристских маршрутах, — 41 год.

Хотя, в принципе, это не критический возраст для судов, лишь бы они должным образом эксплуатировались. Что касается морского флота, то там средний возраст судов пониже — порядка 20 лет. Наша крупнейшая компания «Совкомфлот» активно строит новые суда на российских и иностранных верфях. Продолжается и строительство новых дизельных ледоколов мощностью 16 и 25 МВт по заказу Росморречфлота.

Сегодня наши судостроительные мощности загружены практически на 100%, в том числе и для нужд речного флота. В прошлом году в Рыбинске впервые за последние 20 лет заложено новое судно на подводных крыльях. Суда нового класса с применением новых технологий, композиционных материалов строятся на Невском заводе под Санкт—Петербургом. В общем, процесс пошел.

Что касается введения утилизационного сбора, то, конечно, это стало бы хорошим подспорьем в развитии водного транспорта и обновлении речного флота. Мы об этом говорили, в том числе на заседании Правительства РФ во время обсуждения Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года. Все, как всегда, упирается в деньги. В принципе, правительство сочло эту меру целесообразной, но поручило дополнительно рассмотреть источники для судового утилизационного сбора.

— В Ространснадзоре не первый год сложная ситуация с госинспекторами. Вначале их штат резко сократили. Сегодня ошибку признали — штаты восстановили. Но высококлассных работников не хватает. Каким вам видится выход из создавшегося положения?

— Кадры решают все, поэтому будем заниматься и дальнейшим наращиванием ресурсной базы. 1200 штатных единиц мы отстояли, Правительство России пошло навстречу.

Кстати, не только Ространснадзор, но и наши агентства задействованы в решении задач как технологической, так и антитеррористической безопасности: Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот отвечают за это. Как вы знаете, Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте реализовывалась в 2010—2013 годы. Мы рассчитываем на ее продление до 2016 года. А людей всегда не хватает, надо уметь обходиться тем ресурсом, который есть. Задачи же с нас никто не снимает, поэтому с учетом дополнительных «штыков» будем их решать.

— Максим Юрьевич, олимпийские стройки фактически завершены. На очереди Чемпионат мира по футболу 2018 года. При наших расстояниях, очевидно, основная нагрузка ляжет на авиацию, аэропортовую инфраструктуру. Какие аэропорты, на ваш взгляд, требуют наиболее пристального внимания, что там предстоит сделать? Будут ли работать на ЧМ назначенные перевозчики?

— У нас после Олимпиады из масштабных мероприятий еще саммит G—8 в Сочи, саммиты ШОС и БРИКС в Уфе в 2015 году, а после Чемпионата мира по футболу уже замаячила зимняя Универсиада в Красноярске. Так что транспортники без работы уж точно не останутся.

Что касается развития инфраструктуры к ЧМ по футболу, мы провели большую работу с субъектами РФ. Рассмотрена программа развития транспортной инфраструктуры в каждом из городов, которые будут принимать участников чемпионата мира. В ходе обсуждения первоначального проекта программы на реконструкцию транспортной инфраструктуры из федерального бюджета предлагалось выделить более триллиона рублей, во второй редакции — 600 млрд, в третьей — 200 млрд.

> «Итоговой редакцией программы подготовки инфраструктуры предусмотрены мероприятия по развитию транспортного комплекса общей стоимостью более 330 млрд рублей, из которых только 156 млрд — средства федерального бюджета.

Вместе с тем ряд мероприятий уже был предусмотрен ФЦП «Развитие транспортной системы России», по некоторым были изменены сроки на более ранние, чтобы успеть к чемпионату. Общий объем дополнительных бюджетных средств составил около 70 млрд рублей, которые пока получены не в полном объеме.

В последнее время в аэропортовый бизнес пришли системные инвесторы. Думаю, все задачи, которые стоят перед транспортниками в части развития аэродромной инфраструктуры, будут решены. В ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2020 годы)» заложены средства на модернизацию аэропортов. Правда, сроки немного выходят за рамки 2018 года, и, как я сказал выше, они переносятся на более ранние. Но у нас еще есть время, чтобы консолидировать ресурсы для решения задач не только по строительству аэровокзальных комплексов, но и по приведению взлетно—посадочных полос, магистральных рулежных дорожек, перронов в состояние, соответствующее требованиям проведения такого масштабного мероприятия.

Что касается единого перевозчика, то опыт проведения Универсиады в Казани показал, что в этом нет необходимости. Думаю, сегодня наш авиационный рынок, двадцатка крупнейших авиакомпаний обладают такими ресурсами, которые позволят закрыть эту проблему без какого—либо дополнительного государственного регулирования. **Д&Л**

ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ПРОГРАММУ

3 февраля 2014 года в Федеральном дорожном агентстве состоялось обсуждение Федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП) на 2014 и плановый период 2015–2016 годы. В ходе мероприятия успешно прошла защита предложений ФКУ ДСД «Дальний Восток» по внесению изменений в данную программу, сообщил источник dalvostok.su. В соответствии с ФАИП на 2014 год в процессе строительства и реконструкции будут находиться 40 объектов общей протяжённостью 560,99 км и 3 840,1 пм мостов. Объём бюджетных ассигнований на 2014 год составляет 23,6 млрд рублей с вводом в эксплуатацию 195,45783 км, в том числе 2 634,815 пм искусственных сооружений.

Предложения ФКУ ДСД «Дальний Восток» предусматривают включение в программу 2014 года 5 вновь начинаемых объектов и ввод в эксплуатацию 229,0 км автомобильных дорог и 2 479,77 пм искусственных сооружений на них.

Дополнительный ввод объектов возможен за счёт применения инновационных технологий, высокопроизводительных машин и механизмов и рационального использования бюджетных средств.

ИТОГИ ПОДВЕДЕНЫ

По сообщению minstroy74.ru и.о. министра строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Виктор Тупикин, подводя итоги работы ведомства в 2013 году, отметил, что удалось достигнуть основных индикативных показателей.

В результате реализации ведомственной и областной целевых программ было отремонтировано:

— 81,137 км автомобильных дорог регионального значения;

— 166,93 км автомобильных дорог местного значения;

— 8,262 км проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населённых пунктов;

— 1,236 км дворовых территорий многоквартирных домов.

Введено в эксплуатацию:

— 69,75 км автомобильных дорог регионального значения;

— 6,609 км автомобильных дорог местного значения.

ПОСЛЕДНЕЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

По сообщению mintrans.nso.ru, с подрядчиками, не обеспечивающими нормативное содержание региональных дорог, контракты будут разорваны. Такое решение принято специалистами министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области совместно с территориальным управлением автомобильных дорог по результатам проверки качества содержания автомобильных дорог региона.

Проверка качества содержания проводилась с 20 по 24 января. В мероприятии приняли участие заместитель министра Анатолий Костылевский, руководитель территориального управления автомобильных дорог Константин Громенко и начальники отделов управления в районах области.

По итогам проверки специалисты Минтранса провели совещание по зимнему содержанию автодорог с подрядными организациями. Здесь они обсудили выявленные нарушения, среди которых — присутствие снежного наката и гололёд на дорогах области, а также несоблюдение сроков уборки снега.

Подрядные организации должны в кратчайший срок устранить все замечания. Если этого не произойдёт, то, по указанию министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергей Титова, по окончанию работ по зимнему содержанию с подрядчиками, не обеспечивающими нормативное содержание дорог, контракты будут разорваны.

УДОБНАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПЛАТФОРМА

5 февраля 2014 года в ЦНТИ состоялось открытие XVII межрегиональной выставки «Строительство. Дороги. Ремонт. Коммунальное хозяйство. Энергетика. Энергоэффективность. Энергосбережение» (penza-press.ru).

В выставке приняли участие первый заместитель председателя правительства Пензенской области Сергей Камолов, заместитель председателя правительства Пензенской области Дмитрий Семёнов, первый заместитель министра строительства, транспорта и дорожного хозяйства Пензенской области Михаил Новиков, заместитель председателя Законодательного собрания Пензенской области, председатель НП «Союз пензенских строителей» Александр Еремкин.

Свои экспозиции представили более 80 участников из Пензы, Саратова, Тольятти, Самары, Нижнего Новгорода, Республики Мордовия, а также Московской и Пензенской областей.

Выставки являются удобной профессиональной платформой для эффективного решения важнейших маркетинговых задач, таких как презентация новой продукции, знакомство с новинками рынка и последними достижениями в заявленных отраслях, установление новых деловых контактов, поиск новых клиентов и оценка конкурентной среды.

ТВЕРСКИЕ ДОРОГИ

Пресс-служба ГКУ «Дирекция ТДФ» информирует о том, что директор ГКУ «Дирекция ТДФ» Сергей Соляхутдинов подвёл итоги деятельности дирекции территориального дорожного фонда Тверской области.

Всего в 2013 году реконструировали и отремонтировали 47,8 км региональных автодорог и 358,7 пм мостов.

В частности, завершилась реконструкция 10-километрового участка автомобильной дороги Тверь — Лотошино — Шаховская — Уваровка в Калининском районе. Эта автодорога имеет межрегиональное значение и обеспечивает единую транспортную связь с федеральными магистралями и международными транспортными коридорами, так как соединяет Тверской и Московский регионы, а также федеральные автодороги М-10 «Россия», М-9 «Балтия» и М-1 «Белоруссия».

В ходе выполнения работ было произведено спрямление отдельных участков, устройство обочин, основания автодороги, укладка двухслойного асфальтобетонного покрытия, водопропускных труб, возведение мостового сооружения через р. Крапивня.

Некоторые объекты, например, участки автодорог Городня — Редкино — Стариково в Конаковском районе и Гайново — Стоянцы в Кимрском районе, удалось сдать досрочно.

Были завершены восстановительные работы на региональных автодорогах, задействованных при строительстве воздушной линии электропередач ультравысокого класса напряжения 750 кВ «Калининская АЭС — Грибово».

ТРИ РАЗВЯЗКИ

Начать строительство двухуровневых транспортных развязок в Балашихе (Московская область) планируется во втором квартале текущего года.

Подготовленный проект реконструкции предполагает строительство трёх транспортных развязок на участке км 18 — км 22 федеральной трассы М-7 «Волга»:

— строительство транспортной развязки на км 18+540 трассы М-7 «Волга» на примыкании Объездного шоссе;

— строительство развязки на км 21+312 трассы М-7 «Волга» на пересечении с ул. Советской;

— строительство развязки на км 22+600 трассы М-7 «Волга» на примыкании Леоновского шоссе.

Строительство развязок позволит развести транспортные потоки на трёх полосах в каждую сторону так, чтобы городской транспорт беспрепятственно проезжал по муниципальным дорогам внизу под эстакадой, а транзитный — по трассе М-7 «Волга», не снижая скорости. Проект также предусматривает строительство двухполосных дублёров развязок, которые для обеспечения дорожного движения на период основных работ по строительству эстакад будут построены в первую очередь.

Помимо этого, на 22-м километре магистрали М-7 возле остановки пассажирского транспорта «Леоново» будет построен надземный пешеходный переход.

Источник: пресс-служба ФКУ Упрдор «Москва — Нижний Новгород»

РОМАН СТАРОВОЙТ: «ДОВЕРИЕ БИЗНЕСА К ДОРОЖНЫМ ПРОЕКТАМ ВОЗВРАЩАЕТСЯ»

Прошлый год стал для Федерального дорожного агентства непростым. Необходимо было держать руку на пульсе готовности десяти ключевых олимпийских объектов, заниматься развитием Московского транспортного узла, искать инвесторов для строительства моста через Лену в районе Якутска и создания системы взимания платы с владельцев большегрузного транспорта. Наводнение на Дальнем Востоке стало еще одним Рубиконом Росавтодора. О том, как удалось со всеми этими задачами справиться, а также о том, как повышается качество и протяженность трасс в условиях недофинансирования дорожной отрасли, мы поговорили с руководителем Федерального дорожного агентства Романом Владимировичем СТАРОВОЙТОМ.

— Роман Владимирович, расскажите, как реализуется Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на 2010 — 2020 годы». Какие показатели были достигнуты и что предстоит сделать?

— Сегодня главные направления деятельности Росавтодора — строительство, реконструкция, текущий и капитальный ремонт федеральных трасс. В этих сферах выполнение показателей Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010-2020 годы», а их у Росавтодора 9, продвигается ударными темпами. В подтверждение своих слов приведу статистические данные.

В прошлом году мы смогли перевыполнить показатели целевой

программы по строительству и реконструкции автомобильных дорог: ввели в эксплуатацию 479 км федеральных трасс вместо намеченных 334 км. Такая же тенденция сохранится и в этом году: вместо запланированных чуть более 400 км новых магистралей мы предполагаем построить около 520 км. С учетом удвоения темпов дорожного строительства до 2020, будет построено 13 тыс. км автодорог, в том числе на Дальнем Востоке, в Сибири, Калининградской области, Москве и субъектах Северного Кавказа.

Мы также преуспели в части увеличения доли дорог, соответствующих нормативному транспортно-эксплуатационному состоянию. В 2013 году она составила около 46%. К концу 2014 года дорожникам предстоит привести в нормативное состояние 53% федеральных трасс, к 2016 году – уже 63%.

По предварительным данным за прошлый год отремонтированы, в том числе капитально, 8923 км, что на 37% больше показателя 2012 года, а также 30 982 пог.м искусственных сооружений, что на 70,5 % выше показателей 2012 года. Теперь протяженность магистралей, соответствующих эксплуатационным требованиям, увеличилась до 22 091 км, а длинна трасс, обслуживающих движение в режиме перегрузки, снизилась до 12 706 км. Продолжается тенденция прироста протяженности реконструируемых и усиливаемых под современные нагрузки автодорог. В 2013 году длина трасс, обеспечивающих пропуск автотранспорта с нагрузкой 11,5 тонн на ось, превысила 900 км.

Не будем забывать и о приоритете обеспечения подъездов и круглогодичного проезда к более чем 2 тысячам населенных пунктов, число которых с каждым годом увеличивается.

Несмотря на все наши успехи, острая проблема недофинансирования может повлиять на выполнение ряда показателей ФЦП, причем не в лучшую сторону. Чтобы этого не случилось, Росавтодор разрабатывает программы государственно-частного

партнерства, тем самым привлекая дополнительные источники дохода. Это такие проекты, как введение системы взимания платы с грузовиков массой более 12 тонн, строительство мостового перехода через реку Лену в районе Якутска и развитие объектов дорожного сервиса вдоль федеральных трасс.

— Поговорим о наиболее значимых инфраструктурных объектах дорожной отрасли.

— Хочу обратить внимание читателей на два крупных инфраструктурных проекта дорожного хозяйства – развитие Московского транспортного узла и Олимпийская стройка.

Московский транспортный узел, – можно сказать, самая загруженная дорожная сеть нашей страны. Через транспортные коридоры МТУ, которые здесь пересекаются, проходит свыше 70% всех грузоперевозок страны. А интенсивность движения на некоторых участках трасс может достигать от 80 тыс. до 120 тыс. автомобилей в сутки, учитывая, что средняя пропускная способность трассы в МТУ – это 25 тыс. автомобилей. Все дороги ведут в «третий Рим».

Для разгрузки магистралей Московского региона, Росавтодор занимается реконструкцией участков федеральных трасс М-5 «Урал», М-8 «Холмогоры», М-7 «Волга» и М-9 «Балтия». Для повышения безопасности передвижения на Малом и Большом московских кольцевых дорогах подведомственное учреждение ведомства ФКУ «Центравтомагистраль» совместно с Правительством Московской области и ОАО «РЖД» строит путепроводы в местах пересечения железнодорожных и автомобильных магистралей. В рамках тройственного соглашения предусмотрено строительство Росавтодором 9 таких объектов, 5 из которых введут в эксплуатацию уже в 2014-2015 гг.

Долгое время Росавтодор занимался модернизацией дорожно-транспортной инфраструктуры города-курорта Сочи. Считаю это одним из самых больших достижений дорожной отрасли. Построены транспортные развязки «Виноградная - Донская», «Стадион», «Голубые Дали», «Адлерское кольцо», участки автодороги А-147 Джубга - Сочи до границы с Абхазией. Среди объектов также четырехполосный мостовой переход через реку Сочи и автомобильная дорога «Обход города Сочи».

В преддверии открытия XXII Зимних Олимпийских игр Росавтодром была введена в эксплуатацию последняя очередь федеральной трассы А-148 «Дублёр Курортного проспекта», важнейшей транспортной артерии города-курорта. Новая магистраль радикально решила проблему возникновения заторов на дорогах Олимпийской столицы. Четырехполосная федеральная трасса включает 20 мостов и эстакад, 7 транспортных развязок и 15 тоннелей, чья общая площадь покрытия приближается к 135 тыс. кв. м. Не обошлось здесь и без мировых рекордов. На проходке одного из тоннелей пришлось сделать самое большое сечение в мире – 20 метров. Это примерно в два раза больше, чем в железнодорожных коридорах. Благодаря нововведению возможно двухполосное движение, а пройти через каменный створ сможет любая, даже самая высокая фура.

Для обеспечения безопасности и оперативного информирования автомобилистов о состоянии трасс мы использовали автоматизированные системы управления дорожным движением и видеонаблюдения, автоматические дорожные метеостанции и приборы скоростного контроля.

Особую гордость дорожников вызывает тот факт, что при строительстве Дублера Курортного проспекта удалось на практике применить большое количество передовых дорожно-строительных технологий. Например, тоннели в слабых грунтах были пройдены с применением новейшего итальянского метода ADECO — эта технология позволяет вести проходку тоннеля в полное сечение. Сами материалы и компоненты, примененные для строительства главной транспортной артерии, являются последними разработками в соответствующих областях, касается ли это асфальтобетона, гидроизоляционных материалов или речь идет об устройстве металлоконструкций, эстакадных опор, деформационных швов, демпфирующих устройств и информационных систем.

— Раз уж мы заговорили об инновациях, какие современные технологии и материалы сегодня внедряются в дорожном строительстве?

– Инновации необходимы в любой сфере деятельности, что касается дорожной отрасли, то без исследований невозможно выйти на новый уровень строительства автомобильных дорог. Хорошая дорога – это, прежде всего, качественное асфальтобетонное покрытие, поэтому совершенствовать его состав – необходимая задача. Мы начали с битума. И сегодня активно стимулируем производителей модернизировать его производство, отмечая повышенный спрос на этот продукт. Уже производится асфальтобетон по методам «Superpave» – он укладывается на трассе «Скандинавия». Этот метод предусматривает подбор смеси и битумного вяжущего, щебня и других инертных материалов, которые входят в асфальтобетон, исходя из климатических условий регионов и фактических нагрузок от транспорта.

Кроме того, активно развиваются новые технологии ремонта и содержания покрытий, которые позволяют повысить качество дорожных работ и увеличить межремонтные сроки, – это в том числе технология тонких слоев износа – «НОВАЧИП», технологии поверхностных обработок и литых эмульсионно-минеральных смесей. Активно планируется внедрять такие методы ямочного ремонта, как струйно-инъекционный метод. Будут использоваться холодные асфальтобетонные смеси для проведения аварийного ремонта.

Особое внимание уделяется повышению долговечности искусственных сооружений, пешеходных и автомобильных мостов, а также их отдельных элементов. При их строительстве применяются полимерные композиционные материалы, которые обладают высокой прочностью, малым весом и большой стойкостью к агрессивным средам.

Специалисты Росавтодора проводят постоянную работу по поиску новых и более эффективных технических решений. С этой целью предусмотрено создание трех испытательных полигонов в различных климатических и грунтово-гидрологических условиях (Санкт-Петербург, Республика Саха (Якутия), горные районы Краснодарского края). На этих полигонах будут проводиться испытания конструк-

ций мостов, новых типов балок, новые виды покрытий автомобильных дорог и многое другое. Предусмотрены испытания и исследования, связанные со строительством автомобильных дорог в зоне вечной мерзлоты, на которую приходится более 60% территории Российской Федерации.

— Наводнение на Дальнем Востоке, наверное, заставило скорректировать планы 2013-2014 годов?

— Случившийся природный катаклизм на Дальнем Востоке стал потрясением для всей нашей страны: в некоторых субъектах было парализовано движение транспорта, а многие люди в прямом смысле слова жили в своих автомобилях. В таких условиях нашей первоочередной задачей было ликвидировать ЧС и восстановить регулярное движение по всем федеральным, региональным и местным дорогам. Работы по восстановлению автомобильных дорог региона были разделены на три этапа. Первый этап нами уже выполнен: Росавтодору удалось обеспечить движение транспорта по федеральным трассам без ограничений. На втором этапе дорожники выполнят необходимые работы по восстановлению автомобильных дорог до первоначального состояния. А в ходе третьего будет произведен капитальный ремонт и реконструкция автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения.

По данным оперативных групп Росавтодора, которые выполняли работы по оценке ущерба, нанесенного продолжительными ливневыми дождями всем автомобильным дорогам субъектов ДФО, подтоплению подверглось более 3 000 км дорог федерального, регионального и муниципального значения, из них разрушены — более 1500 км.

Предстоит ещё выполнить большой объем работы в части приведения пострадавших автодорог в нормативное состояние. В результате паводка на некоторых участках трасс произошло переувлажнение всех слоев дорожных конструкций, что снизило их несущую способность и привело к деформации. Уже сейчас можно сказать, что с наступление весеннее-летнего периода на дорожном покрытии возможно появление трещин, просадок, выбоин и колейности. При этом ситуацию может усугубить морозное пучение, связанное с замерзанием воды в переувлажненных слоях дорожных конструкций.

Для минимизации последствий Федеральное дорожное агентство рекомендует администрациям субъектов Российской Федерации на участках, подвергшихся подтоплению, выполнить в весеннее-летний период 2014 года обследование и диагностику автодорог и искусственных сооружений. Таким образом, удастся оценить объем повреждений из-за переувлажнения и замерзания земполотна.

В части оказания финансовой поддержки из федерального бюджета регионам ДФО, пострадавшим от наводнения, на строительство и реконструкцию региональных автомобильных дорог передано 3 млрд рублей. Для этого агентством были внесены изменения в программы предоставления субсидий субъектам РФ в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

В этом году, как и в прошлом, для нас остается приоритетным капитальный ремонт и реконструкции федеральных трасс «Амур» в Амурской области, «Колыма» в Республике Саха (Якутия).

Из средств, предусмотренных на ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения в 2013 году, выделено 150 млн рублей на проведение первоочередных аварийно-восстановительных работ на автомобильных дорогах федерального значения «Колыма» (на территории Республики Саха (Якутия) и Магаданской области, «Уссури» и «Восток» (на территории Хабаровского и Приморского краев).

Основные расходы и коррективы в планы работ будут уточнены весной 2014 года после выхода из зимы федеральных автомобильных дорог, попавших в зону затопления.

— В начале нашего разговора мы затронули вопрос о недофинансировании дорожной отрасли. Какие меры предпринимаются на федеральном уровне для решения этой проблемы? И как быть с региональными и местными дорогами?

— В этому году мы планируем выйти на 100% финансирование капремонта, ремонта и содержания федеральных трасс. Для этого в 2013 году нами были подготовлены и представлены предложения для включения в федеральный закон «О федеральном бюджете на 2014 год и плановый период 2015-2016 годов» по объемам финансирования дорожно-эксплуатационных работ на период 2014-2016 годов. Помимо этого за счет средств Федерального дорожного фонда в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» предусмотрено к 2019 году привести в соответствие нормативным требованиям федеральные дороги на всем протяжении без учета участков дорог, запланированных к ремонту и реконструкции. Вместе с тем этих средств недостаточно для снятия перегрузки на федеральных трассах.

Тем не менее, задача повышения качества дорожных работ и эффективности расходования средств является приоритетной для Федерального дорожного агентства.

Меры по повышению эффективности бюджетных расходов в значительной степени связаны с применением предусмотренных законодательством конкурентных форм закупок для государственных нужд. Закупки в сфере ведения Росавтодора осуществляются в соответствии с планами-графиками размещения госзаказа. Они публикуются в сети Интернет в установленном порядке. Общая экономия по результатам размещения государственного заказа в 2012 году составила 4,1%.

Кроме того, Росавтодором утвержден план первоочередных мероприятий по обеспечению качества и модернизации дорожного

хозяйства. В рамках его совершенствуются процессы технического регулирования и проектирования дорог, создается новая система оценки состояния автомобильных дорог и повышения безопасности движения, формируется система непрерывного профессионального образования работников дорожного хозяйства. Предусмотрены также мероприятия по улучшению планирования деятельности посредством синхронизации федеральных и региональных программ дорожного строительства и ремонта.

В соответствии с поручением президента разработан и реализуется комплекс мер, направленных на увеличение до 12 лет межремонтных сроков эксплуатации автомобильных дорог с новым типом покрытия. Речь идет о совершенствовании нормативных актов, актуализации нормативно-технической базы и стимулировании применения современных материалов, конструкций и технологий в сфере дорожного хозяйства.

Что касается региональных и местных дорог, то здесь все сложнее. В дорожных фондах субъектов РФ недостаточно средств для исполнения в полном объеме задачи по увеличению в период 2013-2022 годов строительства и реконструкции автомобильных дорог в два раза по сравнению с предшествующим десятилетием.

Доля расходов на ремонт и содержание региональных дорог составляет в среднем почти половину всего объема дорожных фондов (42%). Вместе с тем этот объем финансирования покрывает менее 20% потребности в финансировании эксплуатационных работ, утвержденной нормативными актами субъектов РФ. Здесь одними субсидиями не обойтись. Регионам необходимо привлекать дополнительные источники дохода и создавать программы для реализации дорожных проектов с участием бизнеса. На данный момент – это единственный выход.

С 1 января 2014 года вступили в силу новые поправки в Бюджетный кодекс, предусматривающие создание муниципальных дорожных фондов. Для наполнения этих фондов предусмотрено обязательное отчисление из бюджетов субъектов Российской Федерации 10 % доходов от акцизов на автомобильное топливо, подлежащих по Бюджетному кодексу зачислению в региональные бюджеты.

Представляется, что финансирование местных дорог через муниципальные дорожные фонды позволит эффективно и прозрачно расходовать средства, выделяемые на местные дороги, обеспечит контроль за целевым расходованием средств со стороны жителей муниципальных образований и пользователей дорог. При этом будет обеспечено справедливое распределение денежных ресурсов

между всеми муниципальными образованиями в интересах улучшения состояния и развития всех местных автомобильных дорог.

— Несмотря на существующие финансовые проблемы, их решение можно найти за счет привлечения частных инвестиций. Какие проекты реализует Росавтодор в этом направлении?

— В 2013 году Росавтодор вплотную занялся вопросами улучшения инвестиционного климата отрасли, в частности, укреплением сотрудничества с частным бизнесом. Нашими специалистами был разработан ряд проектов, основанных на развитии государственно-частного партнерства. Чаще всего их называют ГЧП-проектами.

В ноябре этого года планируется ввести систему взимания платы с владельцев транспортных средств массой более 12 тонн. Согласно исследованию, 56% от общего размера вреда, причиняемого федеральным дорогам, наносят именно эти транспортные средства. При этом ущерб от одной такой фуры равен ущербу от проезда по дороге 50 тысяч легковых автомобилей.

Для решения существующей проблемы мы отошли от таких социально несправедливых схем, как, например, увеличение транспортного налога, когда отсутствует дифференцированный подход к пользователям автодорог. Решили присмотреться к зарубежному опыту, где за ремонт и содержание дорожной сети платит пользователь. Во многих развитых странах давно перешли к системе взимания платы с владельцев большегрузных машин. Российские специалисты тоже решили пойти по такому пути, предложив наиболее оптимальные способы взимания платы на основе спутниковых навигационных систем и методы контроля с применением современных электронных технологий, таких как ГЛОНАСС/GPS.

Владельцы автомобилей, чья масса превышает 12 тонн, будут платить 3,5 рубля за каждый километр пройденного пути. Размер платы, а также порядок ее взимания установлены Правительством РФ. Полученные доходы федерального бюджета будут являться одним из источников пополнения Федерального дорожного фонда. Так, в 2015 году государство рассчитывает за счет этой платы пополнить Федеральный дорожный фонд на 43,8 млрд рублей. А всего, по предварительным расчетам, введение системы взимания платы с 12-тонников позволит за весь период реализации проекта (13 лет) привлечь в федеральный бюджет около 1 триллиона рублей.

Полученные средства целевым образом будут направлены на развитие федеральной автодорожной сети, что позволит осуществлять не только ее нормативное содержание, своевременный и качественный ремонт, но и реконструкцию, а также строительство новых дорог.

Второй проект — это строительство мостового перехода через реку Лену близ Якутска. С учетом предложений агентства Правительство РФ в апреле 2013 года приняло решение о заключении концессионного соглашения на строительство и эксплуатацию этого сооружения. Реализация проекта позволит решить вопросы стратегической важности: интеграция и повышение управляемости удаленных территорий, выравнивание социально-экономического развития отдельных районов Сибири и Дальнего Востока, включение Республики Саха (Якутии) и России в целом в состав транснациональных транспортных коридоров, решение вопросов территориальной безопасности.

Уникальный мост соединит воедино дорожную сеть западной Якутии и восточную часть Дальневосточного региона, состыкует федеральные дороги «Лена», «Колыма», и «Вилюй». Что приведет к активизации трафика гражданских и коммерческих перевозок, инициирует переход на круглогодичную систему завоза товаров и сырья для удаленных территорий.

Помимо этого, Росавтодор развивает тему сотрудничества бизнеса и государства с целью решения вопроса обеспечения комфортных условий передвижения по федеральным трассам. В 2013 году Рабочей группой Росавтодора, в состав которой вошли как наши специалисты, так и представители профессиональных, общественных объединений и бизнес-структур, разработана Концепцию развития объектов дорожного сервиса вдоль федеральных автомобильных дорог.

Пользователь дороги должен иметь доступ ко всем необходимым услугам, независимо от того, по какому региону он едет. В рамках Концепции с 2014 года начнется работа по созданию многофункциональных сервисных зон на всех федеральных трассах. Уже определены территории для реализации «пилотных проектов». В их число вошли Московская и Ленинградская области, Дальний Восток, а также стремительно развивающийся Краснодарский край. Рассматривается возможность реализации проекта строительства многофункционального комплекса на одном из участков петербургской кольцевой дороги (КАД) с использованием существующей площадки для отдыха водителей. Он будет включать в себя заправочную станцию, ресторан быстрого питания, небольшой торговый комплекс и другие объекты, в том числе парковки для легкового, грузового транспорта, а также туристических автобусов.

Сейчас в Росавтодоре активно работают над созданием единых стандартов размещения объектов придорожного сервиса. Специалисты Рабочей группы разрабатывают Генеральную схему точечного развития многофункциональных зон для обслуживания водителей и их пассажиров, так называемую «Дорожную карту». В нее войдут все федеральные трассы — от Калининграда до Владивостока.

— Роман Владимирович, спасибо за подробный рассказ о состоянии дорожной отрасли нашей страны и о ее перспективах. Хотим пожелать Вам дальнейших успехов в новом году и успешной реализации всех поставленных задач и проектов. Д&Л

Елена МОТОРИНА

Фото на обложке предоставлено Министерством транспорта РФ

КРУГЛЫЙ СТОЛ

Цатурян Ш.С.

Шугуров И.В.

Емшанов А.С.

ТОМУ, КТО ДВИЖЕТСЯ ВПЕРЁД – ВСЕ ДОРОГИ ОТКРЫТЫ!

По роду работы стараюсь быть в курсе того, кто на рынке дорожного строительства и обеспечения безопасности дорожного движения «делает погоду». Тут и там называют ульяновское ОАО «КТЦ Металлоконструкция», его филиалы и дилеров, активно работающих в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Ростове-на-Дону, Новосибирске, Иркутске, Хабаровске. Мы пригласили к разговору за «круглым столом» Шмавона ЦАТУРЯНА, Ивана ШУГУРОВА, Алексея ЕМШАНОВА. Поговорив за жизнь, узнали немало интересного.

Ведущий: Уважаемые коллеги! Хотелось бы от Вас услышать, как оцениваете итоги минувшего года? Что порадовало, над чем ещё предстоит серьёзно поработать?

Цатурян Ш.С. — директор филиала Комплексного технического центра, г. Москва.

— Филиал от ульяновского завода в Москве был создан сравнительно недавно, 1 марта прошлого года. Главное, с чего начали, это информация. Наши специалисты побывали во всех областях Центрального федерального округа. Встречи с заказчиками, подрядчиками, проектантами оказались обоюдно полезными. Мы узнали всё об основных игроках рынка дорожного строительства, и в свою очередь рассказали им о преимуществах ульяновской продукции, технических условиях, себестоимости. Наконец о том, насколько легко производится монтаж дорожных и мостовых ограждений, световых опор и других изделий.

Ведущий: Что по этому поводу скажет Новосибирск?

Шугуров И.В. — директор филиала, Новосибирск.

— Наш филиал ещё моложе, он был создан в августе прошлого года. Мы, как и коллеги из Москвы, прежде всего, занимались установлением деловых связей. Причём, не только в Новосибирске, но и по всей Западной Сибири. Нас стали узнавать, заказывать продукцию.

Сразу скажу, конкурентная борьба в нашем регионе не шуточная. Но дорожники стали обращаться именно к нам. Потому что мы не продаём «кем-то что-то созданное по неоправданно высокой цене». Мы реализуем нашу продукцию отличного качества. И в этом наш конёк.

Ведущий: А теперь слово Иркутску.

Емшанов А.С. — директор филиала, г. Иркутск.

— Удалось ли нам в минувшем году реализовать всё намеченное? Скажу, как думаю. «Намеченное» не имеет границ, так как всегда хочется сделать больше, чем планируешь. Мы берём своих потребителей высоким качеством продукции, сжатыми сроками её поставки, тем, что всегда держим данное слово. Хочу при этом подчеркнуть одну важную особенность. В сезон мы всё начинали с нуля. Обустроили склад, подъездные пути, офис. Что называется, обживаясь, мы не забывали о главном — поставках заказчику «барьерки», конструкций из гофротрубы, сетевых опор, рам для дорожных указателей и прочего.

Ведущий: Кадры решают всё. Прописная истина. Что вам, коллеги, удалось сделать в этом плане. Практика показывает, найти сегодня профессионального менеджера — большая проблема.

Цатурян Ш.С.

— Честно скажу, сам лично занимался подбором менеджеров и их обучением. Они побывали на нашем ульяновском заводе, где воочию увидели весь цикл производства ассортимента продукции, прошли необходимую подготовку. По специальности я инженер мостов и тоннелей, соответственно, и искал подобных себе, с задатками успешного менеджера. Никого и ничего не чурался: обращался в строительный университет, который сам в своё время закончил, в кадровые агентства, «копался» в соцсетях. В итоге нашёл-таки тех, кто нам нужен.

Шугуров И.В.

— Предпочтение при приёме на работу я отдаю кандидату с «дорожной» направленностью. А именно, вчерашним выпускникам вузов, изучавшим теорию и практику дорожного строительства, проектировщикам. Научить человека специфике продаж не так-то просто. Но мы это делаем. Главное, увидеть в глазах новичка желание постичь новую для него науку и поддержать на первых порах. Сейчас в штате только один менеджер, а надо, чтобы их было хотя бы трое. Раз надо — значит будут.

Емшанов А.С.

— Согласен с коллегами. Достойных сотрудников в наше время найти непросто. И у нас с подбором специалистов были проблемы. Правда, эти рабочие моменты остались в прошлом. У нас каждый знает своё дело и добросовестно его выполняет, работая на конечный результат.

Ведущий: Результаты труда, на мой взгляд более весомы там, где во главу угла поставлено решение социальных проблем коллектива.

Емшанов А.С.

— В моральной или материальной поддержке нуждается каждый из нас. Зная, как эти вопросы решаются в ОАО «КТЦ Металлоконструкция», мы стараемся не отставать. Делим с людьми радости и печали. Всегда идём навстречу, помогаем. Известно ведь: чем крепче в коллективе корпоративный дух — тем лучше результаты.

Шугуров И.В.

— Отвечу коротко. Руководствуюсь правилом «Если надо, то пожалуйста». Другими словами, у меня нет каких-то серьёзных запретов и ограничений. Скажем, надо человеку срочно решить возникший личный вопрос, отпускаю. А как по-другому? Важно то, чтобы отсутствие сотрудника на работе не сказалось на реализации производственных задач. Для этого существует взаимозаменяемость.

Ведущий: Год начат. Январь на исходе. Цели и задачи определены. К чему стремиться намерены?

Цатурян. Ш.С.

— Планы большие. Создать монтажную бригаду, которая будет устанавливать «барьерку» в ЦФО, проектный отдел. Принять участие в таких выставках, как «Expotraffic 2014», «Дорога», «Expopau». Но главное, это в 7 раз по сравнению с прошлым годом (я не шучу) увеличить выручку от реализации продукции.

Шугуров И.В.

— Как я уже говорил, мы «зашли» в Западную Сибирь. Теперь наша задача — закрепиться здесь в качестве одного из основных игроков рынка металлоконструкций для дорожной отрасли. Ведь мы не зря называемся Комплексный технический центр. Производим всё: дорожные и пешеходные ограждения, конструкции из гофротрубы, силовые опоры и опоры освещения, рамы любой конструкции, в том числе из стали по чертежам заказчика. За этой продукцией нашим потребителям ехать далеко не придётся, возьмут со склада в Новосибирске.

Что касается объёма продаж, его мы намерены увеличить против прошлогоднего в 5 раз.

Емшанов А.С.

— Мы имеем возможность вместе с соседними филиалами вести монтаж дорожных ограждений по всей территории Сибири и Дальнего Востока. Что для этого надо? Сформировать у себя монтажные бригады, увеличить штат сотрудников, чему мы уделим особое внимание.

Внедрение на рынок новой продукции, освоение регионов, находящихся пока вне поля нашего зрения, рост объёма продаж — таковы наши задачи на сегодня и ближайшую перспективу. Останавливаться на полпути, не в наших правилах.

«Круглый стол» провёл
Виктор АРАПОЧКИН.

ГОД БЫЛ НЕЛЁГКИМ. НО ИТОГИ – ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ

Компания ОАО «Российские железные дороги», входящая в мировую тройку лидеров железнодорожной отрасли, в сентябре 2013 года начала второе десятилетие своего существования. Не всё в минувшем году прошло гладко, не всё было выполнено так, как задумывалось, но в целом итоги года президент компании Владимир Иванович ЯКУНИН считает положительными. Ведь несмотря на сложные условия и некоторый провал в работе с грузами, возникший по итогам первого квартала, компания показала, что умеет адаптироваться и выстраивать эффективную систему корпоративного управления.

Слово президенту ОАО «Российские железные дороги» В. Якунину:

— Если говорить о том, что сделано за 10 лет, более всего мне приятно озвучить 2 цифры. Во-первых, мы в 2 раза увеличили производительность труда по сравнению с годом формирования компании. И, во-вторых, за это время энергоэффективность у нас улучшилась на 20%. Можно, конечно, говорить и о возросших объёмах перевозок, и о многом другом, но я думаю, что вот эти 2 цифры — они самые показательные.

— За счёт чего удаётся сокращать электропотребление?

— За счёт внедрения новых технологий, за счёт внедрения новых технологических процессов, новых типов локомотивов, как электрических, так и дизельных. Мне кажется, что это очень важно, тем более что мы по этому параметру были удостоены нескольких премий. Сюда же можно отнести и премию, которую мы в 2013 году получили как самая успешная компания в деле защиты окружающей среды. Ну и многое другое.

Если говорить по прошедшему году, то он был далеко не самым лучшим для компании. И не только для «РЖД», я думаю, что и в целом. Экономика, её темпы роста оставляют желать лучшего. Но, тем не менее, можно сделать выводы, что и в этом году мы, в общем, достигли определённых положительных результатов. Позитивный результат с чисто балансовой точки зрения сам по себе уже говорит о многом.

Хотя, конечно, мы не смогли компенсировать все последствия достаточно серьёзного экономического спада. Скажем, планировали работу при прогнозных параметрах роста 3,7% ВВП, а заканчиваем с корректированной цифрой 1,4%. И, безусловно, это сказывается. Тем более что рост в промышленном производстве вообще стремится к нулю. Но нам всё-таки удалось выполнить все параметры программы. Программы, которая утверждалась правительством и советом директоров. Мы достигли позитивного результата по итогам работы.

Нам удалось компенсировать очень серьёзный провал в грузовой работе в течение первого квартала. И мы выходим на параметры конца года где-то минус 2,8% по отношению к весьма успешному 2012-му году. Это всё свидетельствует о том, что компания способна приспособиться к сложным условиям, что наша система управления настроена не только на преодоление негативных последствий, но и на поиск резервов. Чем мы и занимались в течение всего этого года.

СКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ

— В 2013 году много внимания обращалось на развитие скоростных направлений. Идёт разговор о том, чтобы пустить скоростные поезда не только в Санкт-Петербург, но и, например, в Казань, в Сочи. Когда мы, как пассажиры, сможем с ветерком добраться до этих и других городов?

— Сегодня скоростной фактор, возможно, является одним из наиболее важных требований пассажиров. Вы посмотрите, что происходит. На «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом и между Москвой и Нижним Новгородом, билеты иной раз купить невозможно.

Мы сейчас по указанию президента и правительства завершаем доработку модели развития скоростного сообщения Москва — Казань. И должны в первом квартале получить ответ правительства на вопрос о том, будет это строиться или не будет. Что касается направления Москва — Сочи, Москва — Адлер, то это в программе и так у нас стоит. Хотя, естественно, скоростные участки мы должны тоже делать за счёт дополнительных привлечений инвестиционных ресурсов и помощи инвестиционными ресурсами государства.

ТАРИФЫ И ИНВЕСТИЦИИ

— Когда говорят о замедлении экономического роста, о том, что многие отрасли вынуждены как-то подстраиваться под те макроэкономические реалии, которые в стране происходят, возникает ощущение, что таким образом оправдывают повышение тарифов. Тарифы, естественно, у нас выросли. И главный вопрос в данной ситуации: как это отразится на билетах?

> «Инвестиционная программа ОАО «РЖД» в 2013 году составила 467,5 млрд рублей. Здесь и строительство олимпийских объектов в Сочи, и инфраструктура Универсиады в Казани, и модернизация БАМа, и организация пригородных электричек в столичном регионе.

— Вы знаете, есть хорошая русская поговорка: «Как ни назови, лишь в печку не сажай». Спад ли, замедление, можно назвать кризисом, но факт остаётся фактом. И если в стране темпы роста экономики в два с лишним раза меньше, чем прогнозируемые, если рост производства вообще на нуле, то, конечно, нужно говорить не о спаде, а о серьёзных кризисных явлениях.

Совершенно очевидны способы, как в этих ситуациях может действовать государство. Оно, собственно говоря, так и поступило. Принято решение об обнулении тарифов. Что значит обнуление тарифов? Если у нас инфляция 6,6% и нам на следующий год предложили остаться на том же тарифном плане, то это означает, что со следующего года у нас тарифы не заморожены, они сокращены на 6,6%. Простая арифметика.

Однако какого-то позитивного импульса, как мы и предполагали, пока не наблюдается. И вот выступает руководитель Центра стратегического развития с оценкой макроэкономического влияния роста тарифов, в том числе железнодорожного транспорта, на экономику страны. И цифры, которые он приводит, выглядят очень убедительно. Скажем, влияние трёхпроцентного роста железнодорожных тарифов (с точки зрения воздействия на инфляцию) составляет десятую долю процента.

Или вот ещё: на каждый рубль, инвестируемый в железнодорожный транспорт, приходится, по их расчётам, 3,4 рубля дополнительных результатов. И с этой точки зрения влияние на развитие всей экономики, на рост ВВП инвестиции в инфраструктуру оказывают позитивное воздействие.

ИННОВАЦИИ

— О каких новых технологических решениях можно говорить уже в 2014 году? Что придёт на службу пассажирам?

— Первое — это можно ожидать поездов Talgo с изменяющейся шириной колеи. Но по некоторым причинам пока не планируется локализация этих поездов. Они сделаны под наши требования, по-нашему техзаданию, значит, в нашем формате. И полагаю, что со временем они будут востребованы.

Зато мы уже приступили к локализации «Ласточки». Мы — я имею в виду российское государство в лице компании «Уральские локомотивы».

Также запустили первый поезд с двухэтажными вагонами. Значит, эту технику будем и дальше использовать для того, чтобы создать удобства для перевозки пассажиров.

Продолжаем работу по повышению энергетической эффективности за счёт того, что закупаем новые локомотивы, и они по определению должны быть более энергетически эффективными, чем старые.

Сейчас идёт довольно бурная дискуссия о том, что необходимо запретить ремонт старых вагонов, потому что надо их менять на новые. Но когда мы говорим о новых вагонах, мы имеем в виду вагоны с новыми потребительскими качествами. Скажем, чтобы у них безремонтный пробег достигал хотя бы 500 000 км. А ещё лучше миллион. Чтобы в вагон можно было погрузить больше грузов. Чтобы осевая нагрузка, которую он выдерживает, была значительной. Закуп таких инновационных вагонов мы, конечно, будем поддерживать и, значит, они должны появляться.

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

— Как бы там ни было, железная дорога — это социально ориентированная отрасль. Каким образом выполняется именно социальная составляющая вашей работы?

— Прежде всего это зависит от того, что под данным термином понимать. Если говорить о состоянии дел в самой компании, то нам, например, пришлось пойти на не очень популярный инструмент антикризисного управления. В течение 2013 года 13,5% сотрудников работали неполное рабочее время. Я подчеркиваю, что это не инструмент повышения эффективности, это инструмент антикризисного управления. И, конечно, долго так практиковать нельзя.

А вот с точки зрения миссии, которая тоже опирается на социальную ответственность, — миссия по перевозке грузов в интересах развития экономики, миссия по перевозке пассажиров, — то здесь ситуация выглядит иначе.

Мы практически смогли выполнить все потребности по перевозке грузов, несмотря на то, что на некоторых направлениях мы немножко подзахлебнулись: например, на Дальний Восток идёт превышение планируемого на 15%, а то и на 30%.

Что касается перевозки пассажиров, то исходя из результатов текущего года «Федеральная пассажирская компания» приняла решение, что она вообще не индексирует тарифы на нерегулируемый сектор (купе и СВ). А в регулируемом секторе будет установлен рост тарифов всего на 4,5%, что ниже инфляции. Считаю, в этом и проявляется социальная ответственность компании. Д&Л

ОАО «КТЦ-МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЯ»: безопасность – наш приоритет

Валерий Александрович АТРОХОВ, директор КУ «Чувашупрдор»:

– В 2013 году мы заключили госконтракт на ремонт автомобильных дорог в Чувашской Республике с ОАО «КТЦ «Металлоконструкция» (г. Ульяновск). Компания выполнила подрядные работы по замене и обустройству автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения недостающими ограждениями безопасности. Всего бригада предприятия установила 5762 погонных метра металлоконструкций.

Данные работы выполнены в рамках целевой республиканской программы «Повышение безопасности дорожного движения в Чувашской Республике в 2013-2020 годах», которая реализуется в русле государственной политики, направленной на снижение аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Высокий профессионализм сотрудников «КТЦ «Металлоконструкция», применяемое ими современное технологическое оборудование позволяют выполнять работы в соответствии с проектно-сметной документацией и действующими стандартами и ГОСТ, в полном объеме, качественно и в срок.

Зауреш Талгатовна ОМАРОВА, директор ТОО «КТЦ «Металлоконструкция-Казахстан»:

– ТОО «КТЦ «Металлоконструкция-Казахстан» с 2010 года является официальным представителем ОАО «КТЦ «Металлоконструкция» в Республике Казахстан.

В 2013 году с применением изделий ульяновского завода были построены или отремонтированы дороги международного, республиканского и областного значения Республики Казахстан: трасса Астана – Боровое, объездная дорога г. Актобе, а также участки автодороги Западная Европа – Западный Китай, Астана – Екатеринбург; проведена реконструкция дороги Караганда – Шахтинск – Есенгельды – Щербаковское – Киевка.

Общая протяженность дорожного ограждения, поставленного ОАО «КТЦ «Металлоконструкция», – 23,5 км, мостового ограждения – 1,5 км.

На протяжении уже более четырех лет ОАО «КТЦ «Металлоконструкция» осуществляет бесперебойную поставку качественной продукции для дорожно-строительных компаний Казахстана и зарекомендовало себя как надежный, стабильный партнер и поставщик качественных дорожных и мостовых ограждений.

Михаил Юрьевич МИХАЙЛИН, заместитель директора ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области»:

– В прошлом году одним из приоритетных направлений деятельности ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области» являлось обеспечение безопасности дорожного движения.

Компания «КТЦ Металлоконструкция» выступала подрядчиком по установке барьерного ограждения на автодороге «Бестужевка – Барыш – Николаевка – Павловка – граница Ульяновской области» в Барышском районе (5 участков общей протяжённостью 1153 м. п.), на автодороге «Солдатская Ташла – Кузоватово – Новоспасское – Радищево – Старая Кулатка – граница области» (протяжённость – 815 м. п.), на автодороге «Казань – Ульяновск», «Ульяновск – Самара» в Ульяновском районе (протяжённость – 198 м. п.). Сумма контракта – 5,3 млн рублей.

Благодарим руководство ОАО «КТЦ Металлоконструкция» за качество поставленных изделий и монтажа – за профессиональный подход к обеспечению безопасности дорог нашего региона!

Вячеслав ЛАГУНОВ,
технический директор
ОАО «КТЦ
«Металлоконструкция»

ЗНАЧИМЫЕ СОБЫТИЯ 2013 ГОДА в ОАО «КТЦ «Металлоконструкция»

I КВАРТАЛ:
ЯНВАРЬ — МАРТ

Внедрили процесс маркировки изделий дорожных ограждений.

Причина внедрения маркировки более чем убедительная. Иногда потребители предъявляли претензии: дескать, приобрели балки, стойки, консоли, а они оказались не надлежащего качества. Представители завода выезжали на места, и в ходе проверок выяснялось, что продукция, заявленная как ульяновская, была иных производителей. Маркировка изделий завода сняла все вопросы.

Знак маркировки изделий ОАО «КТЦ «Металлоконструкция»

Провели модернизацию транспортной системы цеха цинкования.

Для чего построили подвижный накопитель во втором пролёте цеха, а в третьем пролёте — неподвижный накопитель-траверс. Для переноса изделий изготовлено 30 траверс.

Что это дало? Цех цинкования стал работать более ритмично.

Провели модернизацию итальянской линии по изготовлению балки. А именно — изменили расположение отверстий соединения балок между собой.

Как говорят, всё гениальное просто! Сделанные крест-накрест отверстия дали монтажникам повод для радости: сборку балок стало вести легче и удобней.

II-III КВАРТАЛЫ:
АПРЕЛЬ — СЕНТЯБРЬ

Запустили производство гофрированных труб размером 130х32 и 150х50.

Что это дало? Вырос ассортиментный ряд выпускаемой продукции. Соответственно, выросли и объёмы. Теперь можно говорить о комплексном обеспечении: заказчик берёт дорожные ограждения и гофроконструкции в одном месте. Это новшество пришлось по душе контрагентам завода.

У завода будет также свой сертификат стоек и ригелей для Российских железных дорог. Эта продукция будет изготавливаться специально для нужд РЖД.

Закуплено металлорежущее оборудование: токарно-винтовой, вертикально-фрезерный, радиально-сверлильный и ленточнопильный станки.

Что это дало? Увеличились производственные мощности, улучшилось качество выпускаемой продукции.

IV КВАРТАЛ:
ОКТЯБРЬ — ДЕКАБРЬ

Провели монтаж тандема гибочных прессов, транспортной системы, сварочного оборудования для производства круглых конических и многогранно конических световых и силовых опор.

Построен производственный корпус второго цеха цинкования. В текущем году и до весны 2015 года цех будет оснащаться необходимым оборудованием, затем состоится его сдача в эксплуатацию.

Построен корпус под склад покупных изделий, в котором будут храниться инструмент, спецодежда, метизы, расходные материалы.

ОТ РЕДАКЦИИ

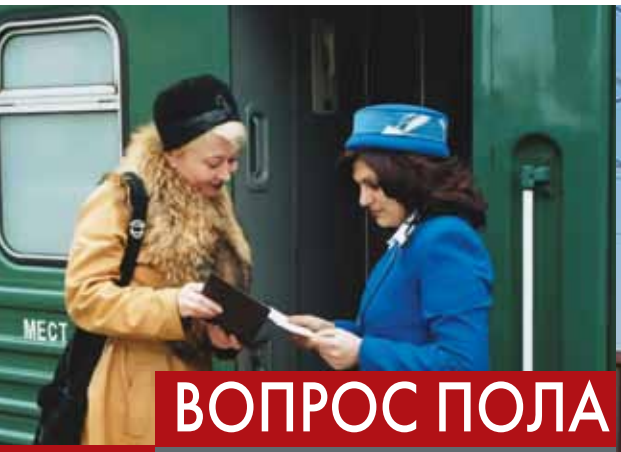
Тот, кто смотрит далеко вперёд, находясь в постоянном развитии и совершенствовании, не только думает о будущем, но и воплощает задуманное в реальность. Убедительный пример тому — коллектив ОАО «КТЦ «Металлоконструкция», возглавляемый генеральным директором Андреем Александровичем Щербиной. Мастеров своего дела в дорожной отрасли много. Кто ещё готов поделиться тем, что идёт в ногу со временем? Ждём сообщений

Именинники февраля

в ОАО «КТЦ «Металлоконструкция»

Ануфриева Марина Ивановна, медицинская сестра
Буряков Александр Сергеевич, системный администратор
Ткачёв Игорь Борисович, менеджер по продажам, г. Хабаровск
Горохова Надежда Юрьевна, менеджер по ж/д транспорту
Щербина Александр Иосифович,
первый заместитель генерального директора
Шугуров Иван Владимирович, директор филиала, г. Новосибирск
Чернов Андрей Анатольевич, инженер-технолог

**Уважаемые именинники!
Сердечно поздравляем вас с днём рождения!
Здоровья, трудовых успехов, благополучия,
семейного счастья всем вам
и каждому в отдельности.**



ВОПРОС ПОЛА

В Азербайджане с целью повышения уровня обслуживания пассажиров и предотвращения случаев задержки поездов на погранично-пропускных пунктах, ведётся процесс замены в международных пассажирских поездах проводников-мужчин на женщин, при этом проводники-мужчины не освобождаются от работы, а обеспечиваются ею в поездах, работающих на внутренних линиях (donetskrail.com).

Начальник пресс-службы ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Надир Азмаммедов отметил, что проводники-женщины уже работают в пассажирских поездах на маршрутах Баку — Москва, Баку — Агстафа, Баку — Тбилиси, Баку — Кечерли, Баку — Балакен, Баку — Гянджа, а скоро произойдёт замена и на маршруте Баку — Харьков. По его словам, у проводников, работающих на поездах местного следования, зарплата больше, чем у проводников поездов международного следования.

12 января проводники, которые не согласны с назначениями на их места в международных рейсах проводников-женщин, провели акцию протеста у здания «Азербайджанских железных дорог». Однако в управлении железнодорожного транспорта считают, что привлечение женщин — необходимость. Руководство ждёт повышения уровня обслуживания в пассажирских составах международного направления, а также надеется победить коррупцию и незаконные перевозки со стороны проводников.

«ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПЛАН СОКРАЩЁН

В 2014 году объём инвестиций ОАО «РЖД» в развитие Свердловской магистрали составит 28,1 млрд рублей (svzd.rzd.ru).

На развитие пропускной способности участка Тобольск — Сургут — Коротчаево будет направлено 10,2 млрд рублей, что на 2,6 млрд больше, чем в 2013 году. Запланирован ввод 33,8 км вторых путей на 3 перегонах: Аремзянка — Ильдар (11,2 км), Ильдар — Ингаир (11,3 км), Выйский — 338 км (11,3 км).

Объём капитальных вложений в модернизацию железнодорожного пути запланирован в размере 5,6 млрд рублей, предусматривается реконструкция 321,4 км железнодорожных путей (22 участка) с усилением инженерных сооружений.

На обновление тягового подвижного состава будет направлено 7,3 млрд рублей.

Согласно проекту на дорогу поступит 52 единицы нового тягового подвижного состава, в том числе магистральные электровозы с асинхронным тяговым приводом серий 2ЭС6 «Синара» (10 единиц) и 2ЭС10 «Гранит» (10 единиц), 30 грузовых тепловозов 2ТЭ116у, а также инновационные локомотивы на газомоторном топливе — газотурбовоз ГТ1h и маневровый тепловоз с газопоршневым двигателем ТЭМ19.

Планируется также продолжить реконструкцию и техническое перевооружение станции Екатеринбург-Сортировочный, внедрение комплексной системы автоматизации управления сортировочным процессом системы.

Инвестиции в проекты, связанные с технологической устойчивостью производственного процесса и безопасностью движения поездов, составят 3 млрд рублей.

В 2013 году инвестиционный бюджет СвЖД был исполнен в объёме 29,3 млрд рублей. В 2014 году инвестиционный план сокращён в сравнении с предыдущим годом с учётом принятого правительством решения о нулевой индексации тарифов естественных монополий. В компании считают, что сокращение затрат на оздоровление инфраструктуры не критично в настоящий момент.

УКРАИНА ПОДВЕЛА ИТОГИ

По оперативным данным в 2013 году железные дороги Украины перевезли 441,9 млн т грузов, что меньше показателя 2012 г. на 3,4 % (donetskrail.com). Зато был показан наибольший за последние 17 лет уровень экспорта — около 150 млн т (в 2012 году этот показатель составил 141 млн т). При этом объём транзитных перевозок уменьшился по сравнению с 2012 годом на 20% и составил 33,5 млн т, импорт — на уровне 2012 года, внутренние перевозки снизились на 5%.

Услугами железных дорог воспользовались 482,8 млн пассажиров — практически на уровне 2012 года.

На предприятия УЗ поставлено 723 новых полувагона и заключены договоры лизинга на поставку 4916 грузовых полувагонов. Кроме того, согласно Программе обновления локомотивного парка в 2012–2016 гг., было закуплено и принято на баланс железных дорог 6 новых магистральных грузовых электровозов постоянного тока.

В 2013 г. железнодорожники модернизировали 264 км железнодорожного пути при запланированных 229,6 км, установили 88 новых стрелочных переводов, заменили 128 комплектов стрелочных переводов. Продолжались работы по проектам электрификации железнодорожных направлений Волноваха — Камыш-Заря — Запорожье и Долинская — Николаев — Колосовка.

ПОТЕНЦИАЛ БЕЛАРУСИ

Белорусская железная дорога примет участие в мероприятиях по привлечению транзитного потенциала (rw.by). Так, с 20 по 22 мая в г. Астане (Казахстан) белорусской магистралью будет организован круглый стол «Транзитный потенциал Республики Беларусь в обеспечении перевозок казахстанских внешнеторговых грузов». А в ноябре круглый стол «Транзитный потенциал Республики Беларусь в обеспечении перевозок российских внешнеторговых грузов» пройдёт в Москве.

В мероприятиях примут участие грузовладельцы России и Казахстана, представители компаний-операторов подвижного состава, партнёры белорусской магистрали.

Беларусь является своеобразным мостом, по которому грузы по кратчайшему пути могут перемещаться между странами Центральной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, Южной Европы, Ближнего Востока и странами Балтийского моря. Выгодное географическое положение стимулирует развитие транспортного сектора и, в первую очередь, транзитного потенциала. Поэтому одна из главных задач Белорусской железной дороги — максимально эффективно задействовать этот потенциал, в том числе используя и такие формы работы с клиентами, как организация и проведение круглых столов.

ИЗ АНКАРЫ В СТАМБУЛ

Министр транспорта Турции Бинали Йилдирим объявил, что в 2014 году между Стамбулом и Анкарой будет открыта новая высокоскоростная железная дорога протяжённостью 576 километров (railbulletin.com).

Маршрут значительно сократит время поездки и обеспечит безопасное сообщение между городами. Это в основном одноколейный железный путь, кроме участка (198 км) двойной секции.

Министр подчеркнул, что проверка и подготовка железнодорожного пути уже началась.

Железнодорожный маршрут рассчитан таким образом, чтобы в заданной точке соединиться с 13-километровым Босфорским тоннелем. Новый рейс Анкара — Стамбул уменьшит время, которое пассажиры проводят в пути между городами. Теперь вместо обычных шести с половиной часов поездка займёт всего три часа.

По рабочему проекту возведение дороги по направлению Анкара — Стамбул было разбито на две фазы. Первая фаза заключается в строительстве высокоскоростной дороги между Синьцзяном (один из столичных районов Анкары) и Иненю. Данный этап оценивается в 747 миллионов долларов.

Вторая фаза — строительство путей между Иненю и Косекой, которое включает в себя возведение 33 мостовых переходов и виадуков, а также 39 тоннелей, чтобы, в конце концов, соединиться с маршрутом Косекой — Гебзе.

Ожидается, что после запуска новой ветки железнодорожный транспорт укрепит свои позиции в сфере пассажирских перевозок.

ШИРОКИЙ КРУГ ЗАДАЧ

Министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан САФИН Ленар Ринатович выступил на 50-ом заседании коллегии министерства

ФИНАНСИРОВАНИЕ ОТРАСЛИ

В 2013 году объём финансирования дорожно-транспортного комплекса составил 31 млрд 302,1 млн рублей, в том числе из республиканского бюджета 18 млрд 527,7 млн рублей, из федерального — 12 млрд 774,4 млн.

По разделу «дорожное хозяйство»

12 млрд 712 млн рублей — из республиканского бюджета на ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения, в том числе 2 млрд 471,9 млн рублей — на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования населённых пунктов, подъездов к дворовым территориям многоквартирных домов населённых пунктов, приведение в нормативное состояние подъездных дорог к семейным фермам и животноводческим комплексам;

3 млрд 577,6 млн рублей — инвестиции республиканского бюджета на строительство автомобильных дорог общего пользования регионального значения, автомобильных дорог общего пользования местного значения с твёрдым покрытием до сельских населённых пунктов;

11 млрд 574,4 млн рублей — из федерального бюджета на содержание, ремонт, строительство и реконструкцию федеральных автомобильных дорог, проходящих по территории Республики Татарстан, и искусственных сооружений на них;

639,9 млн рублей — субсидии из федерального бюджета в соответствии с заключёнными с ФДА «Росавтодор» соглашениями на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования, предусмотренных подпрограммой «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»;

267,2 млн рублей выделено из республиканского бюджета на реализацию мероприятий республиканской целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан», в том числе 245,2 млн рублей — муниципальному образованию город Казань на строительство подземных (надземных) пешеходных переходов, модернизацию автоматизированных систем управления движением и светофорных объектов и установку дорожных знаков.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Это один из самых важных видов транспорта Республики Татарстан. Благодаря активной поддержке со стороны ОАО «РЖД» проведена модернизация железнодорожной инфраструктуры региона, в том числе реконструированы пассажирские платформы в черте города Казани. Существующую инфраструктуру необходимо максимально использовать при подготовке к Чемпионату мира по водным видам спорта 2015 года.

Совместно с коллегами из Дирекции железнодорожных вокзалов в настоящее время подготовлена концепция дальнейшего развития сети транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в Республике Татарстан. Реализация данных проектов поднимет на качественно новый уровень транспортное обеспечение населения путём сосредоточения в ТПУ всех видов пассажирского транспорта.

В ближайшее время планируется реализовать:

1. ТПУ «Восточный» (в районе центрального ипподрома на улице Аграрной);

2. ТПУ «Казань-2» (в районе станции метро «Северный вокзал» и железнодорожной станции «Казань-2»);

3. ТПУ «Компрессорная» (в районе платформы «Компрессорная» на улице «Сибирский тракт»).

Мы начали процесс проектирования ТПУ и в ближайшее время приступим к строительно-монтажным работам.

Совместно с Куйбышевской железной дорогой мы продолжим работу по повышению эффективности грузоперевозок в Камском кластере, решению первоочередных вопросов по развитию путевого и станционного хозяйства.

Стратегически важным проектом для Республики Татарстан и России в целом является проект строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва — Казань» (ВСМ-2). При успешном согласовании данного проекта в Правительстве Российской Федерации в 2014 году планируется:

— разработка окончательного варианта трассы ВСМ-2, проходящей по территории республики Татарстан;

— внесение соответствующих изменений в схему территориального планирования Республики Татарстан;

— проведение конкурса по выбору генерального проектировщика;

— проведение проектных работ;

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

М-7 «Волга», Иннополис

Одним из масштабных федеральных проектов, реализуемых на территории республики, является территориально обособленный инновационный центр «Иннополис Казань». В числе важных задач текущего года стоит обеспечение транспортной доступности Иннополиса.

М-7 «Волга», Казань — Н. Челны

На сегодняшний день значительная часть автомобильных дорог, особенно на подходах к крупным городам, исчерпала свою пропускную способность и работает в режиме перегрузки. В частности, это касается одной из важнейших транспортных артерий Республики Татарстан федеральной магистрали М-7 «Волга», которая не удовлетворяет современным требованиям из-за низкой пропускной способности и высокой аварийности.

Приоритетной задачей является завершение реконструкции автомобильной дороги М-7 от Казани до города Набережные Челны.

Шали — Бавлы и СММЛЦ

В рамках создания международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» в Республике Татарстан необходимо продолжить реализацию инвестиционных проектов «Шали — Бавлы» и «СММЛЦ». Требуется определить финансовую модель реализации проекта «Шали — Бавлы» и обеспечить ввод в эксплуатацию первой очереди Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра.

Снижение затрат

В современных условиях дорожная отрасль нуждается в технологиях, повышающих эффективность расходования бюджетных средств. Снижения затрат необходимо добиваться применением технологий и методов, позволяющих экономить имеющиеся финансовые ресурсы:

— применять более низкие технические категории (V а, б, в) при строительстве подъездов к населённым пунктам;

— применять различные типы асфальтобетонной смеси, в зависимости от интенсивности движения;

— на обустраиваемых съездах применять асфальтобетон других типов (замена типа «б» на тип «в»).

Для ремонта существующей сети автомобильных дорог с разной интенсивностью движения будут применяться регенерация дорожной одежды с устройством однослойного или двухслойного асфальтобетонного покрытия, восстановление изношенных слоёв покрытия и ликвидации колейности.

Соединение сельских населённых пунктов

В последние годы в Татарстане, как и по всей России, наблюдается сокращение количества населённых пунктов. Основная причина — отсутствие подъездных автомобильных дорог. Протяжённость грунтовых дорог и подъездов к сельским населённым пунктам в республике составляет более 1800 км. Соединение сельских населённых пунктов с небольшим населением (до 125 человек) будет осуществляться устройством покрытий переходного типа с применением в покрытии щебёночно-песчаных смесей, щебня, шлакового щебня и местных материалов, укреплённых вяжущим.

Подобный подход позволит нам существенно снизить стоимость строительства сельских дорог и, соответственно, ускорить темпы строительства. В 2014 году планируется соединить дорогами с переходным типом покрытия 28 населённых пунктов. Кроме того, мы определили для себя цель до конца 2015 года соединить населённые пункты с количеством жителей 125 и более человек.

Безопасность дорожного движения

Наиболее важной задачей дорожников республики является обеспечение безопасности дорожного движения. Для этого необходимо продолжить совместную работу с ГИБДД по выявлению очагов аварийности и проведению мероприятий, повышающих безопасность дорожного движения, таких как устройство искусственного освещения, установка барьерного ограждения, обустройство опасных перекрёстков и пешеходных переходов светофорами, выполнение дорожной разметки термопластиком, реконструкция опасных участков. В частности, в 2014 году приступить к реконструкции автодорог Набережные Челны — Сарманово и Чистополь — Нижнекамск.

Муниципальные дорожные фонды

С 1 января 2014 года 10% доходов бюджета Республики Татарстан от акцизов на нефтепродукты направляются в местные бюджеты. При этом размеры отчислений в местные бюджеты устанавливаются исходя из протяжённости автомобильных дорог местного значения и в 2014 году составят 850 млн рублей. Предоставленные отчисления планируется направить на реализацию программ дорожных работ местного значения.

2013 год стал для нас годом больших побед и новых достижений. Однако в текущем году перед нами стоит не менее широкий круг задач, которые существенным образом повлияют на развитие Республики Татарстан. Д&Л

ДОРОГА БЕЗ ОПАСНОСТЕЙ

В 2013 году Областное государственное казённое учреждение «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области» сделало акцент в своей деятельности на мероприятиях в области безопасности дорожного движения. Об итогах работы, а также о планах на текущий год рассказал заместитель директора департамента Михаил Юрьевич МИХАЙЛИН.

В целях обеспечения безопасного, бесперебойного проезда транспортных средств, ликвидации мест концентрации ДТП и снижения тяжести их последствий на автодорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения в 2013 году «Департаментом автомобильных дорог Ульяновской области» организованы работы по нанесению горизонтальной разметки. На данные цели направлено 32,9 млн. рублей. Разметка наносилась на автодорогах общей протяжённостью 1353 км.

Для привлечения дополнительного внимания участников дорожного движения на 363 пешеходных переходах были установлены желтые световозвращающие катафоты. В связи с ускоренным износом осевых линий разметки и с целью обеспечения нормативных требований по её видимости в течение всего года, в 2013 году впервые проводилось повторное нанесение в осенний период. Перед началом учебного года обновлена разметка на всех пешеходных переходах.

Проведены работы по установке 2,3 км барьерного ограждения в районе рабочего поселка Цильна на сумму 5,06 млн. рублей, на 5 участках автодороги «Бестужевка – Барыш –Николаевка – Павловка – граница Ульяновской области» в Барышском районе (общей протяжённостью 1153 м.п.), на автодороге «Солдатская Ташла – Кузоватово – Новоспасское – Радищево – Старая

Кулатка – граница области» протяжённостью 815 м. п. и на автодорогах «Казань –Ульяновск», «Ульяновск – Самара» протяжённостью 198 м. п. в районе левобережного подхода к «Президентскому» мостовому переходу.

Завершены работы по установке дорожных знаков на сумму 23,1 млн. рублей. Выполнены работы на автодорогах «Чердаклы – Старая Майна – граница Ульяновской области» Старомайнского района (установлено 754 дорожных знака), «Цильна –Чертановка – Большое Нагаткино –Тагай – Майна» Цильнинского и Майнского районов (установлен 841 дорожный знак), на автодороге «Майна – Новоанненковский – Сущевка» Майнского района (установлено 210 дорожных знаков), «Барыш – Инза – Карсун – Урено-Карлинское» (установлено 243 дорожных знака) и «Карсун – Ростислаевка» Карсунского района (установлено 299 дорожных знаков). Всего, в рамках заключенного контракта установлено 2347 знаков.

На автопавильонах размещен 541 щиток с наименованиями остановочных пунктов на сумму 5,3 млн. рублей.

В 2014 году на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Ульяновской области направлено 80,1 млн. рублей, в том числе:

– 36,5 млн. рублей – на нанесение горизонтальной разметки.

На данные средства планируется нанести разметку на протяжении 1800 км дорог. Наноситься будет осевая разметка, а на автодорогах с большой интенсивностью движения еще и краевая. Кроме того, в соответствии с требованиями УМВД России по Ульяновской области осевая разметка будет наноситься в течении года дважды.

– 33,9 млн. рублей – на установку дорожных знаков.

На данные средства планируется установить порядка 3,5 тысяч знаков, при общей потребности – более 8 тысяч знаков. В текущем году на данные цели выделено 23,1 млн. рублей, на которые установлено 2347 знаков.

– 9,7 млн. рублей – на установку барьерного ограждения. На данные средства планируется установить 4,0 км ограждений.

> Термин «Контракт жизненного цикла» является переводом термина «Life Cycle Contract», используемого в Скандинавии.

КОНТРАКТ ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

С этого года постановлением правительства РФ определен перечень случаев, в которых могут заключаться контракты жизненного цикла (КЖЦ). В него, в том числе, входят проектирование и строительство автодорог, инфраструктуры внеуличного и городского наземного электрического, а также железнодорожного транспорта. Где внедрять заимствованную за рубежом форму государственно-частного партнерства, понятно. Не совсем ясно, как это делать в условиях российского законодательства, замечают некоторые эксперты. Жизнеспособна ли идея КЖЦ в нашей стране, и поможет ли она разрубить гордиев узел накопившихся в дорожной отрасли проблем — на эти вопросы мы попытались найти ответы вместе с представителями научного сообщества, бизнеса и инвестиционных компаний.

ПРИБЛИЗИТЬ МЕЧТУ

Проблем в дорожной отрасли, действительно, накопилось. Это очевидно и жителям мегаполисов, проводящим полжизни в пробках, и населению Восточной Сибири, практически не имеющему доступа к транспортным артериям страны.

Аналитики подсчитали: чтобы создать в РФ эффективную разветвленную дорожную сеть, нужно построить один миллион километров дорог. Если продолжать делать их сегодняшними темпами, решить эту задачу удастся не раньше, чем через 600 лет.

Чтобы приблизить заманчивую перспективу, в настоящее время Минтранс РФ реализует Федеральную программу «Развитие транспортной системы России на 2010 – 2020 годы», одна из главных целей которой развитие экономики страны за счет обеспечения транспортной доступности регионов РФ, а также стран ближнего и дальнего зарубежья.

Правительство планирует направить на реализацию ФЦП огромные деньги. Так, по данным Минтранса, до 2020 года в развитие транспортной инфраструктуры будет вложено 12,3 трлн рублей. Из них – госинвестиции составят 7,3 трлн, а 5 трлн должно быть привлечено за счет различных механизмов внебюджетного финансирования государственно-частного партнерства, поскольку бюджетных средств не хватит. На эти деньги будут не только создаваться автомобильные и железные дороги, но и устанавливаться авиасообщение.

Одной из самых эффективных форм ГЧП сегодня признана модель контрактов жизненного цикла (КЖЦ).

Юрий Анатольевич АГАФОНОВ, генеральный директор Некоммерческого партнерства «Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса».

«О КЖЦ всерьез заговорили несколько лет назад, после выступления представителя инвестиционного фонда «Зебра» Евгения Малинина на нашей конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений», – вспоминает генеральный директор Некоммерческого партнерства «Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса» Юрий Анатольевич АГАФОНОВ.

– Докладчик, ссылаясь на опыт зарубежных стран, выступил с предложением внедрить этот механизм ГЧП. Мы обсудили идею и передали выкладки в Минтранс РФ, где замысел поддержали».

Утверждение с 1 января этого года перечня случаев (постановление правительства РФ от 28.11.2013 N 1087), в которых могут заключаться КЖЦ, по сути, является стартом для внедрения данного механизма в социально значимых дорожной и транспортной отраслях. Чтобы понять, созданы ли для этого условия, рассмотрим пристальнее саму идею.

ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ

Суть КЖЦ в дорожном строительстве (как и в любом другом виде строительства) заключается в следующем: государство и бизнес заключают контракт, согласно которому крупная компания самостоятельно инвестирует средства в жизнь объекта. Она берет на себя обязательства разработать проект, реализовать его, а затем в течение всего срока службы содержать свое «детище».

Если продукт труда окажется качественным, а понять это можно лишь в ходе эксплуатации, государство начнет возвращать вложенные компанией деньги в виде платы за «сервис». Важно, что инвестиции будут возвращаться в течение всего срока жизни дороги или моста. Если уровень ДТП на этой дороге выше, чем в техническом задании, или на дороге часто ведутся ремонтные работы, то сумма платежа уменьшается. И, наоборот, чем выше уровень

«Таблица Фонда «Зебра». Эволюция набора обязательств, которые подрядчик берет на себя, снимая с государства соответствующие риски и ответственность за них. Пятая ступень – КЖЦ.

Евгений Малинин руководитель проектов Инвестиционного Фонда «Зебра»

сервиса, например, количество ДТП меньше допустимого контрактом значения, тем больше платежи за счет поощрительных бонусов.

Рассказывая об отличиях КЖЦ от всех известных и применяемых в России форм контрактов, руководитель проектов Инвестиционного Фонда «Зебра» Евгений МАЛИНИН отмечает следующие принципиальные моменты. Во-первых, заказчик формулирует в контракте лишь требования к сервису, который хочет получить, а не создает детальную ПСД (проектно-сметную документацию). Подрядчик самостоятельно создает проектную документацию, беря на себя материальную ответственность за возможные ошибки. При этом он имеет полную свободу выбора методов решения технических проблем при разработке ПСД, строительстве и эксплуатации объекта.

Данная модель ГЧП успешно реализуется в Великобритании, Нидерландах, Португалии, Скандинавии. Главным образом, в проектах, которые заведомо считаются долгоокупаемыми или убыточными. При этом, за рубежом в выигрыше остаются все: и бизнес, и государство, и потребитель.

ВСЕ ЛИ ВЫИГРАЮТ?

Рассмотрим преимущества, которые дает внедрение контрактов жизненного цикла.

Модель КЖЦ экономически эффективна для государства, поскольку дает ему возможность планировать расходы на реализацию проекта в течение всего жизненного цикла ав-

томобильной дороги. «При этом правильное структурирование контракта позволяет передать большую часть строительных и технических рисков исполнителю, что снижает риск возникновения дополнительных, незапланированных бюджетных расходов», – отмечают в пресс-службе ГК «Автодор».

Другой важный для государственного партнера момент – объединение стадий (проектирование, строительство, эксплуатация) в единый контракт. Такой подход мотивирует исполнителя снижать сроки строительства, а также оптимизировать капитальные и операционные затраты.

Игорь Валентинович Чистяков, доктор технических наук, декан дорожно-строительного факультета МАДИ

«От внедрения КЖЦ выиграют все заинтересованные в качественном выполнении работ звенья технологической цепи, – уверен доктор технических наук, декан дорожно-строительного факультета МАДИ Игорь Валентинович ЧИСТЯКОВ. – Есть преимущества для бизнеса – это прозрачность финансирования; для государства – на конкретный период решение транспортных проблем; для потребителя – безопасность комфортного движения при экономии денежных средств и высокой экологичности транспортных потоков».

«Это, конечно, большой плюс для всех, и для потребителей, в том числе, – согласен Юрий Агафонов. – КЖЦ стимулирует строительство новых развязок и, главным образом, платных дорог. Например, в августе запустили северный участок Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, который позволяет выехать из центра, из заселенного массива, за черту города за 10 минут. Введение этой дороги в разы улучшило транспортную доступность (ликвидированы пробки и заторы на северном направлении). При этом сохранилась альтернатива бесплатного проезда для людей, которые располагают временем и не хотят тратить деньги».

ЛОЖКА ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО ДЁГТЯ

С государством и потребителем все более-менее понятно. Что выигрывает инвестор, подписывая контракт жизненного цикла? Самый популярный ответ – свободу в выборе технических решений и гарантированную перспективу вернуть потраченные деньги.

> «Евгений Малинин: «КЖЦ – не конечный этап развития ГЧП. Вершиной эволюции, на сегодняшний день, являются альянсы, в которых тендер исключается из процедуры выбора подрядчика»

Одним из основных плюсов внедрения контрактов жизненного цикла в дорожное строительство эксперты называют развитие инновационной составляющей. Крупная строительная компания, чтобы вернуть потраченные деньги, по мнению идеологов КЖЦ, будет заинтересована в том, что сделать свою работу не просто хорошо, а так хорошо, чтобы не пришлось в скором времени переделывать и снова вкладывать свои средства. А здесь без внедрения инновационных материалов и технологий не обойтись.

Перспектива вернуть деньги, по словам Юрия Агафонова, на сегодняшний день не только очень отдаленная, но и призрачная.

«Развитие КЖЦ в нашей стране тормозится из-за отсутствия госгарантий, – отмечает он. – Ко мне приходят владельцы крупных российских компаний, которые хотят финансово участвовать в строительстве второй кольцевой дороги вокруг Санкт-Петербурга – это огромные инвестиции – свыше ста млрд рублей. Но когда начинаем обсуждать детали, они оказываются вынужденными отказаться от этой идеи. Это и понятно: деньги вкладываются практически на 30 лет, и риски очень высоки».

Чем может обернуться для инвестора заключение КЖЦ в современных условиях? В качестве ответа – иллюстрация. В 2004 – 2005 годах губернатор Ленинградской области поднял вопрос о строительстве платного Орловского туннеля под Невой. Запустили проект, долго его обсуждали, согласовывали. В результате инвестор подписал кон-

тракт с Правительством города Санкт-Петербурга, вложил свои деньги в изготовлении проходческого щита в Германии, что обошлось ему в круглую сумму.

Щит сделали, а губернатор сменился. Новое руководство города отказалось от идеи строительства тоннеля, в результате – инвестор, как сегодня говорят, попал на деньги.

Гарантии должны быть оформлены в виде реестра бюджетных обязательств Правительства РФ. Они должны быть стопроцентными и первоочередными, подчеркивают эксперты дорожной отрасли.

Есть и другая проблема, которая не дает КЖЦ «развернуться» – российские банки выступают в рамках такой модели партнерства кредиторами, а не инвесторами. Причем, они дают займы под такие проценты (порядка 12,5% годовых), что реализация выгодного для государства и частного партнера контракта выглядит довольно утопичной.

«За рубежом банки вкладывают «длинные» рубли в производство, в дорожное строительство, – говорит Юрий Анатольевич. – Да, процент прибыли там невысокий, зато он стабильный – эта «копейка» будет поступать в карман, независимо от кризисов. За 2012 год наши российские банки заработали 1триллион рублей. Им должно быть выгодно – вкладывать свою прибыль в дорожное строительство. Законодательство должно давать им для этого стимул».

ЧАСТНЫЙ ИНТЕРЕС

На пути внедрения модели КЖЦ существуют и другие камни преткновения. Среди них эксперты отмечают: расхождение сроков бюджетного планирования в России (три года) и взятых госпартнером в рамках контрактов долгосрочных обязательств; дефицит компаний, которым были бы под силу действительно большие задачи.

По мнению ведущего эксперта УК «Финам Менеджмент» Дмитрия БАРАНОВА, частные инвесторы сегодня вообще не видят смысла вкладывать деньги в масштабные проекты, тем более, в инфраструктурные. «Это не зависит от вида вложений: ГЧП, КЖЦ, концессии или что-то иное, – поясняет он. – Главный фактор, который останавливает инвесторов – слишком долгий период вложения средств. Учитывая нестабильность экономической ситуации в нашей стране, возможные политические и административные риски, бизнес не считает возможным осуществлять такие вложения. Это слишком рискованно. А это означает, что, скорее всего, финансировать такие проекты предстоит государству».

Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент».

> «В Западной Европе к 2020 году по схеме КЖЦ предполагается возвести 1165 км высокоскоростных железнодорожных магистралей, или 41% от общей сети.

Руководитель Некоммерческого партнерства «Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса» Юрий Агафонов считает, что КЖЦ будет выгодно для частных партнеров, если им будут предлагаться крупные проекты платных магистралей. Дмитрий Баранов, наоборот, уверен, данная модель ГЧП будет интересна инвесторам при реализации проектов регионального уровня. «Скорее всего, речь может идти о каких-то местных дорогах, небольшой протяжённости, дорогах в населённых пунктах. На такие дороги и средств нужно меньше, и окупиться они могут быстрее, – замечает он.

Направление инвестиций в обустройство трассы (строительство мотелей, предприятий общественного питания, заправок, мест отдыха и других объектов придорожного сервиса) также, по мнению эксперта «Финам Менеджмента», может быть выгодно для частного партнера.

«ПИРОГ» СЪЕДИМ ВМЕСТЕ

Дорожники высказывают опасения, что модель КЖЦ может вытеснить с российского рынка небольшие строительные компании и отдать большую часть дорожно-строительного «пирога» зарубежным предприятиям.

«Зарубежные компании смотрят на наше финансирование, на наш рынок, на наше ценообразование – их всё это не устраивает, – уверен Юрий Агафонов. – Им непонятно, как можно заключить контракт, а аванс не заплатить, выполнить объем работ, но не получить подписанный акт, или получит акт, но не получить в течение 10 дней от заказчика денег».

Пресс-служба ГК «Автодор», наоборот, отмечает, что опыт проведения конкурсных процедур по последним проектам в сфере строительства и эксплуатации дорог и дорожных объектов показывает растущий интерес иностранных компаний к проектам в дорожной отрасли (в том числе построенных по модели ГЧП).

«Российские строительные и инвестиционно-строительные компании вполне конкурентоспособны на рынке КЖЦ, – отмечают в «Автодоре». – Иностранные компании, как показывает опыт проведения конкурсных процедур, предпочитают при реализации проектов на российском рынке участвовать в консорциуме с российскими партнёрами. Так, в рамках проводимого ГК «Автодор» концессионного конкурса по проекту финансирования, строительства и эксплуатации на платной основе «Скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участках км 543 – км

646 и км 646 – км 684», было подано 4 заявки на участие в конкурсе, при этом в составе практически всех консорциумов присутствуют иностранные финансовые и строительные компании. Мы ожидаем, что интерес международных инвесторов и участников рынка будет только расти».

По мнению Дмитрия Баранова, если с рынка будут уходить слабые игроки, а вместо них придут иностранные, с огромным опытом, умеющие строить качественные дороги, «это будет лучше и для страны, и для всех автомобилистов, ведь улучшится качество наших дорог, будет получен опыт, который смогут применить наши дорожники». «Конкуренция способствует повышению качественных показателей», – соглашается декан дорожно-строительного факультета МАДИ Игорь Валентинович Чистяков.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Модель КЖЦ имеет неоспоримые достоинства. Однако на сегодняшний момент почва для ее внедрения в России не совсем подготовлена. Чтобы рациональное зерно проросло (появилось много долговечных, поскольку качественных, дорог и мостов), необходимо совершенствовать законодательство, развивать инновационную деятельность в дорожной отрасли, перенимать опыт у зарубежных компаний, успешно реализующих проекты по контракту жизненного цикла.

КЖЦ – не панацея от бездорожья, но еще одна возможная форма государственно-частного партнерства. В условиях, когда необходимые объемы строительства огромны, а гордиев узел дорожных проблем запутывается на глазах, чем разнообразнее ассортимент инструментов ГЧП, тем лучше. **Д&Л**

« ДОН, КОТОРЫЙ НЕ РАЗОЛЬЁТСЯ

Одним из первых проектов в России, реализованных по принципу КЖЦ, является проект реконструкции, содержания и ремонта участка автомагистрали М-4 «Дон», км 1197 – км 1240 в Краснодарском крае. Его выполнила ДСК «Автобан» по заказу ГК «Российские автомобильные дороги».

Протяженность дороги – 41,484 км, ширина земполотна – 27,5 метров, 4 полосы движения, 15 мостов и путепроводов, 5 транспортных развязок, 6 сельхоз переездов. Стоимость работ (с НДС) – 16 869,112 млн. руб. Период строительства, содержания и ремонта – с 2011 по 2029 годы.

В целях обеспечения долговечности конструкции дорожной одежды и сокращения затрат при реконструкции участка были изменены проектные решения, разработана конструкция с применением активных отходов промышленности и технология повторного использования материалов. В частности, разработана система устройства оснований из органоминеральных смесей на основе фрезерованного асфальтобетонного гранулята, использовалась технология скоростной бесшовной укладки асфальтобетонного покрытия с применением высокопроизводительного асфальтобетонного завода Amomatic 240 и широкозахватного асфальтоукладчика с активной жесткой плитой. Использовалась уплотняющая техника, оборудованная системами автоматического контроля температуры и плотности Asphalt Manager.

На всех этапах строительства осуществляется операционный и лабораторный контроль с применением неразрушающих методов контроля асфальтобетонных покрытий и земляного полотна.

Доркомэкспо 2014

XVII международный форум дорожного строительства и благоустройства "ДОРКОМЭКСПО-2014"

www.dorkomexpo.ru
www.dorkomexpo.com

15 - 18 апреля 2014 г.

Москва, Комплекс Гостиный Двор и Васильевский спуск

В составе ДОРКОМЭКСПО тематические экспозиции:

- ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ И ДОРОЖНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ТЕХНИКА
- КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ОБОРУДОВАНИЕ
- НАЗЕМНАЯ АЭРОДРОМНАЯ ТЕХНИКА
- ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И БЛАГОУСТРОЙСТВО

В рамках научной деловой программы:

- VI Российский международный конгресс по интеллектуальным транспортным системам;
- Международная конференция "Современные технологии строительства и содержания объектов дорожно-транспортной инфраструктуры";
- Научно-практическая конференция "Техника и оборудование для благоустройства городских территорий";
- Совместное совещание рабочих групп и ассоциированных членов Межправительственного Совета дорожников стран СНГ;
- Семинары, "круглые столы" по тематике форума;
- Презентация продукции участников форума.

Одновременно с "ДОРКОМЭКСПО" пройдут:

- Конференция и выставка оборудования и технологий безопасности дорожного движения "Безопасные дороги/SafetyRoadsExpo"
- VII специализированная выставка городского пассажирского транспорта "СитиТрансЭкспо"

ДОРКОМЭКСПО - это:

- свыше 300 компаний-участников;
- целевая аудитория посетителей;
- поддержка государственных органов, российских и международных ассоциаций и союзов;
- экспозиция в лучшем выставочном зале Москвы - в Комплексе Гостиный Двор;
- разумные цены и высокое качество предоставляемых услуг

Официальная поддержка:

МИНПРОМТОРГ РОССИИ

Оргкомитет:
Тел./факс: +7(495) 580 3028,
e-mail: info@dorkomexpo.ru

ГЛАВНЫЕ ВОПРОСЫ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ

Интервью журналу «Дороги и люди» дает министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) Семён Викторович ВИНОКУРОВ.

— Каковы итоги прошедшего года? Что Вашему ведомству удалось сделать по плану, а что из запланированного пришлось перенести на 2014 год? Перечислите наиболее важные объекты дорожной инфраструктуры, которые были сданы и запущены в 2013 году.

— Ситуация с дорожным хозяйством в Республике Саха (Якутия) в последние годы принципиально изменилась. Прежде всего это связано с воссозданием Дорожного фонда республики, что позволило значительно повысить уровень финансирования строительства и реконструкции как федеральных, так республиканских и местных автодорог. К примеру, за последние три года объём финансирования дорожной отрасли возрос в четыре раза и в прошлом 2013 году составил порядка 26,3 млрд рублей (141,4% к 2012 году).

Особое внимание мы уделяем местным дорогам. Ощутимую государственную поддержку оказываем по различным направлениям финансирования дорожной деятельности, на эти цели в 2013 году было направлено более 1,6 млрд рублей. На федеральных автодорогах «Лена», «Колыма» и «Вилюй» продолжается реконструкция. К примеру, в прошлом году реконструировано около 100 км дорожного покрытия и более 223 пм искусственных сооружений.

Как я уже говорил, сельские дороги являются приоритетным направлением расходования средств Дорожного фонда. В этих целях в 2013 году был введён новый вид субсидии — ремонт улично-дорожной сети поселений, основным условием которого является софинансирование ремонта улиц (благоустройство) из средств местных бюджетов муниципальных образований (размер субсидирования в этом случае составил 100% к сумме софинансирования). Таким видом субсидий воспользовались порядка 200 сельских поселений и городских округов республики.

Между тем основным направлением Государственной программы развития транспортного комплекса республики остаётся строительство региональных автодорог «Амга», «Кобяй», «Алдан» и «Умнас». Если говорить о крупных объектах, введённых в прошлом году, это: мостовой переход на автодороге «Умнас» (Якутск — Покровск — Олекминск) через р. Большая Кетеме в Хангаласском улусе, через реки Мокуя (Усть-Майский район), Кюбюмэ на автодороге «Оймякон» (Оймяконский район), Нюя

(Ленский район), Алдан (Алданский район) и 20 км региональной автодороги «Амга» на участке Амга — Усть-Мая.

К сожалению, не всё запланированное воплощается в жизнь. В результате разрушительного паводка и продолжительных проливных дождей серьёзно пострадало несколько участков автомобильных дорог федерального, регионального и местного значений — без проезда оставались сразу несколько населённых пунктов в разных районах республики. Нам пришлось в срочном порядке мобилизовать необходимую дорожную технику, все силы и средства для обеспечения проезда. Благодаря усилиям наших дорожных предприятий в сжатые сроки были проведены масштабные аварийно-восстановительные работы на более чем 260 участках дорог, восстановлено более 200 км.

Если говорить о деятельности в сфере дорожного хозяйства в текущем году, хотел бы, в первую очередь, напомнить, что с этого года изменилась система финансирования муниципальных автодорог. Теперь дорожные фонды создаются на уровне муниципальных образований, то есть органы местного самоуправления будут самостоятельно формировать, распределять и использовать средства муниципальных дорожных фондов. В местные бюджеты на формирование муниципальных дорожных фондов будут перечисляться 15% доходов консолидированного бюджета республики от акцизов на нефтепродукты.

В целом же проектом Плана дорожных работ на 2014 год на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог республики предусмотрены средства в размере более 4,5 млрд рублей.

Что касается федеральных дорог, большим событием станет завершение реконструкции на самых сложных участках автодороги «Колыма» — «Чёрный» и «Жёлтый» прижимы. Решён вопрос о выборе варианта трассировки федеральной автодороги «Вилюй» по существующему автозимнику. В этом году будет начата разработка проектно-сметной документации на строительство участка Верхнемарково — Мирный. Будут введены крупные мостовые переходы через реки Мокуя (Усть-Майский район), Кюбюмэ на автодороге «Оймякон» (Оймяконский район).

> «Кроме того, приоритетными направлениями работы министерства является реализация инновационной программы внедрения новых технологий в строительстве и ремонте дорог, создание полигона для испытания новых технических решений, материалов в условиях вечной мерзлоты.

— Каковы перспективы инвестиционной составляющей развития дорожной сети региона? Что служит главным стимулом для привлечения в дорожное строительство средств различных бизнес-структур (на конкретных примерах)?

— Республика Саха (Якутия) – регион с большой территорией, с отдалёнными друг от друга населёнными пунктами. Доступность населения, транспортная инфраструктура — главные вопросы в социально-экономическом развитии, поэтому вложение инвестиций и в строительство дорог имеет свои перспективы.

Строительство необходимой инфраструктуры с привлечением средств частных инвестиций – достаточно эффективный механизм, поскольку частные инвесторы сами становятся заинтересованными в полной и качественной реализации того или иного проекта. Это то, что мы называем сегодня государственно-частным партнёрством. Самый масштабный проект в области автодорожной инфраструктуры на сегодня — строительство моста через р. Лена в районе г. Якутска. Необходимы самые современные инженерные решения, поскольку мост будет строиться в сложнейших условиях вечномёрзлых грунтов, тяжёлой ледовой обстановки и значительных ветровых нагрузок. Будущий мост станет ощутимым толчком в развитии не только нашей республики, но и всего Дальнего Востока.

— Возможно ли в России развитие сети платных автомобильных дорог?

— Ввиду того, что более 70% автомобильных дорог на территории Республики Саха (Якутия) являются сезонными дорогами, строительство платных автомобильных дорог практически невозможно, поскольку платная дорога должна быть альтернативой существующей дороге для быстроты и удобства езды.

Между тем, на федеральных трассах, проходящих по территории нашей республики, будет создана система автоматического взимания платы за проезд по ним с грузовиков с максимально разрешённой массой 12 тонн и выше, чтобы компенсировать затраты федерального бюджета на восстановление автодорог, разрушаемых тяжеловесными автомобилями.

В ПОИСКАХ КОМПРОМИССОВ

12 февраля в Екатеринбурге состоялось заседание Ассоциации производителей и потребителей природных строительных материалов «Карьеры Урала». Острые темы, поднятые и обсуждённые на заседании, как нам кажется, имеют важное значение для большинства представителей дорожной отрасли — для строителей, подрядчиков, транспортных организаций и других.

Самую бурную дискуссию вызвал вопрос взаимодействия с компанией ОАО «РЖД». Решения, которые принимает монополист в одностороннем порядке, зачастую идут вразрез с интересами остальных участников рынка перевозок. Самый свежий пример — приказ внутри ОАО «РЖД» о «засекречивании» информации о грузах от клиентов — как от грузоотправителей, так и от грузополучателей. С этого года следить за передвижением составов по железным дорогам страны становится невозможно. Известны только дата отправления и дата прибытия. А где и какими темпами перемещается груз — это, оказывается, сугубо частное дело Российских железных дорог. Увы!

Однако общего оптимизма участников разговор о наболевшем не разрушил. Но, с другой стороны, и решения имеющимся проблемам сходу найти не получилось. Значит, поиск этих решений продолжится.

ВАГОНЫ В СРОК

Предоставление в летний сезон вагонов под грузы членов ассоциации — в оговорённых объёмах и сроках — ещё одна проблема, которую постарались решить, пригласив на заседание представителей транспортных компаний. Самым непростым в дискуссии с перевозчиками оказалось правильно понять друг друга.

Вопреки ожиданию транспортников отнюдь не тарифы волнуют производителей в первую очередь. Да, тарифы, конечно, было бы неплохо снизить и держать на одном уровне круглый год. Но важней любого тарифа поданные вовремя и в необходимых количествах вагоны. Именно летом, когда во всех регионах идёт строительство и строителям необходимы нерудные материалы. Готовы ли компании-перевозчики держать своё слово и в июне-июле-августе предоставлять означенные в договорах вагоны?

В итоге, хочется верить, точки зрения оппонентов в ходе принципиального разговора были сближены и необходимые компромиссы всё же найдены.

Остаётся надеяться, что в предстоящее лето производители не-

рудных материалов не останутся на периферии внимания транспортных компаний. Ведь их контракты и обязательства перед клиентами не менее важны, чем обязательства, например, угольной отрасли, имеющей от железной дороги явные преференции.

СЕВЕРНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Но кое в чём и владельцы вагонных парков не вполне компетентны. Скажем, не в состоянии те же компании «УВЗ-Логистик» или «РВД-Сервис» в самый жаркий сезон года увеличить пропускную способность железнодорожного пути в направлении Сыктывкара и других городов северных территорий.

Северная железнодорожная ветка в летние месяцы — всё равно что московское Садовое кольцо в часы пик: движение по чуть-чуть, едва-едва. А для некоторых категорий грузов его, движения, считай вообще нет. И безо всяких объяснений. Как будто там, на территориях вечной мерзлоты, вовсе не нужны ни песочно-гравийная смесь, ни щебень.

И тут участники заседания вынуждены были вновь обратить внимание на позицию ОАО «РЖД», по своему усмотрению формирующего трафик железнодорожных составов. Есть «элитные» грузы, которым по всему маршруту устанавливают «зелёный свет», и есть остальные, вынужденные довольствоваться ролью статистов и наблюдателей.

Думается, мало кому могут понравиться такие непрезентабельные роли.

АНАЛИЗ РЫНКА

Наверное, самым важным для присутствующих на заседании стало сообщение о том, что специалистами ассоциации проводится анализ рынка нерудных материалов. Любому бизнесмену и руководителю необходимо знать, что происходит в той сфере, в которой он работает, и, по сути, каждый день принимает решения. В конце концов, где крутятся большие деньги, в том числе инвестиционные, кредитные, личные.

Ситуация на рынке сегодня, как показал анализ, не самая благоприятная. Есть трудности в сбыте продукции, в транспортировке, в получении от клиентов денег за проданные материалы. Частично это обусловлено общим неблагоприятным состоянием экономики, частично — стечением обстоятельств в том или ином конкретном случае.

И всё же рынок нерудных материалов нельзя назвать депрессивным. А в какой отрасли сегодня нет проблем? Разве что нефтяники и газовики пока и слыхом не слыхивали о кризисных явлениях. Дай бог, ещё долго не услышат. Поскольку у членов ассоциации часть клиентов из этого благополучного сектора.

ПРОТОКОЛЬНАЯ ЧАСТЬ

Самыми активными участниками заседания оказались члены ассоциации:

— Ременник Яков Львович — первый заместитель генерального директора ОАО «Ураласбест», председательствующий;
— Викулова Ирина Алексеевна — исполнительный вице-президент Ассоциации «Карьеры Урала»;
— Федотов Виталий Васильевич — директор ООО «Северснабкомплект»;
— Морозова Лариса Александровна — коммерческий директор ООО «Нерудная компания «Бердяуш»;
— Теребенин Евгений Валентинович — член Совета директоров ООО «УК «Автострада»;
— Черанев Владислав Анатольевич — генеральный директор ООО «Щебень Полуночного 1»;
— Фищукова Анастасия Олеговна — коммерческий директор ООО «УК «Автострада Менеджмент»;
— Мишанихин Олег Геннадьевич — начальник отдела внешних перевозок ОАО «Ураласбест»;
— Завьялов Дмитрий Николаевич — руководитель Уральского дивизиона ГК «Автострада».

Из приглашённых следует отметить Савельева Дмитрия Валерьевича, генерального директора ЗАО «Прогресс XXI век» (на этом заседании был принят в члены ассоциации), Клусова Андрея Викторовича, заместителя начальника Управления логистики ООО «УВЗ-Логистик», а также Курганова Александра Владимировича, заместителя генерального директора ООО «РВД-Сервис».

ДЕНЬГИ НА БЕЗОПАСНОСТЬ

Как сообщает ria.ru, премьер-министр Дмитрий Медведев поручил возобновить реализацию комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте в объёме около 46 млрд рублей.

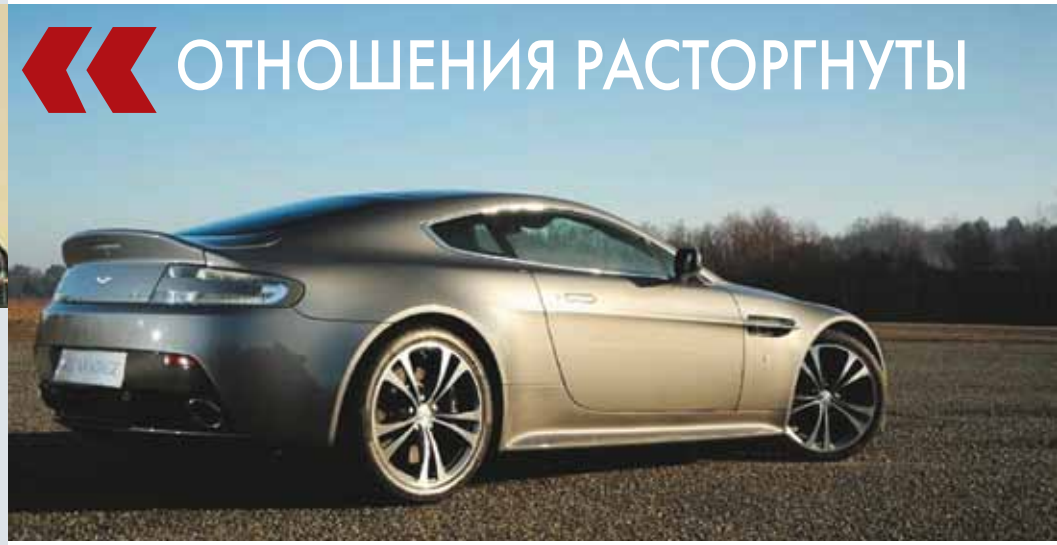
Медведев подвёл итоги реализации комплексной программы в период её действия в 2010–2013 годах. Он отметил, что за этот период были оснащены инженерно-техническими средствами безопасности метрополитены в восьми российских городах, 37 железнодорожных вокзалов, 30 аэропортов, 31 морской порт.

«Всего в рамках программы были израсходованы довольно существенные средства. По состоянию на 1 января текущего года — 46 млрд рублей», — сказал премьер-министр.

По его словам, задача повышения безопасности на транспорте должна решаться за счёт улучшения согласованности действий министерств и ведомств, а также предусматривать меры, которые повышают скорость прибытия правоохранительных органов к местам чрезвычайных ситуаций.

Кроме того, в программе должен быть закреплён перечень объектов на транспорте, которые потребуют дополнительное оснащение инженерно-техническими средствами из-за большого количества пассажиров.

ОТНОШЕНИЯ РАСТОРГНУТЫ



Автопроизводитель из Великобритании «Астон Мартин» отзывает 17 500 машин, отмечается на сайте autonews.com. Причиной отзыва стал дефект педали акселератора (её крепление), выявленный в ряде случаев.

В «Астон Мартин» отмечают, что данный блок заказывался и изготавливался в Китае. В руководстве компании приняли решение расторгнуть отношения с поставщиком. Отныне данный элемент будет производиться в Англии.

Отзыву подлежат модели, произведённые с 2007 по 2013 год. Это DB9, DBS, V8 Vantage, V12 Vantage, Rapide, Rapide S и Virage.

САМОСВАЛ-ГИГАНТ

Единственный в мире полноприводный двухосный карьерный самосвал БелАЗ-75710 грузоподъёмностью 450 тонн 4 февраля установил рекорд Гиннесса в странах Европы и СНГ, сообщает gudok.ru.

Специально для автомобильного гиганта компания Siemens разработала оригинальную систему тягового электропривода (ТЭП) переменного тока MMT500. Данная система включает в себя четыре тяговых электромотора мощностью 1200 кВт, два тяговых генератора, три вентилятора обдува, установку вентиляции тормозных резисторов и шкаф управления с двумя инвертерами ELFA.

В отличие от предшественников, новый самосвал оснащён восемью колесами, каждое из которых рассчитано на нагрузку около 100 тонн. Благодаря применению привода на все колёса открылись новые возможности обеспечить динамическое распределение тягового усилия по обеим осям. Кроме того, при выходе из строя одного из приводов возможен аварийный режим работы, при котором самосвал самостоятельно может доехать до ремонтного предприятия без необходимости его буксировки.

Длина машины более 20 м, ширина около 10 м, а высота — 8 м. Диаметр поворота составляет около 20 м. Максимальная скорость — 64 км/ч.

БелАЗ-75710 востребован в угольных разрезах Кузбасского региона России, в некоторых карьерах Чили и Северной Америки. Первый самосвал отправится трудиться на одном из карьеров Кузбасского угольного бассейна.

ИННОВАЦИОННЫЕ «ЗЕБРЫ»

По информации сайта m24.ru, эксперимент с «шумовыми полосами» на пешеходных переходах, который проводился на северо-востоке столицы, признан успешным. В 2014 году виброполосы появятся на 115 «зебрах» во всех округах Москвы.

«Пешеходные переходы, оборудованные виброполосами, действительно стали значительно безопаснее — водители заблаговременно понимают, что приближаются к «зебре», и снижают скорость», — пояснил заместитель начальника управления ГИБДД по Москве Евгений Ефремов.

Также в этом году в Москве будет модернизировано 398 пешеходных переходов. А за три года более безопасными станут 3 500 «зебр». Аварийные переходы будут оборудованы новыми знаками с подсветкой, рельефными выступами или «лежачими полицейскими», а в некоторых случаях — пешеходными ограждениями.

Всё началось в августе 2013 года, когда ГИБДД объявила о начале эксперимента по нанесению «шумовых полос» перед пешеходными переходами в СВАО. Новая разметка появилась у 25 переходов: рядом с Ботаническим садом, на Алтуфьевском шоссе, на улице Академика Королева и некоторых других дорогах.

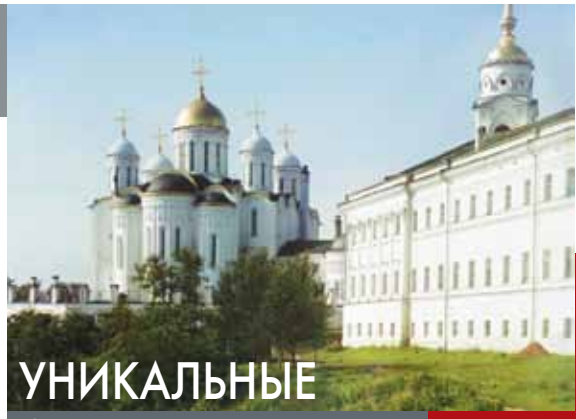
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАРТНЁРСТВО

Ульяновский автомобильный завод перешёл на новую технологию окраски автомобилей методом катодного электроосаждения, сообщает autonews.ru.

Катафорезный метод имеет ряд преимуществ по сравнению с анафорезным, так как отличается более высокой проникающей способностью грунта, который покрывает все скрытые и труднодоступные полости, включая кромки деталей, за счёт применения внешнего электрического поля. Благодаря этому устойчивость кузова к коррозионному разрушению увеличивается в восемь раз.

Новая технологическая линия для UAZ изготовлена немецкой компанией Eisenmann Anlagenbau, поставкой используемых материалов занимаются компании PPGHelios и Henkel. Проектная мощность оборудования составляет 99 000 кузовов в год, что позволяет обрабатывать не только весь модельный ряд UAZ, но и кузова автомобилей «потенциальных партнёров». К тому же при необходимости технологическая линия может быть модернизирована с учётом роста объёмов производства автомобилей.

Применение нового метода первичной обработки кузова и наращивание доли импортных комплектующих позволило предприятию увеличить гарантийный срок на автомобили семейства Patriot до 3 лет или до 100 000 км пробега.



УНИКАЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ

Во Владимирской области скоро начнётся строительство завода, который будет производить экологически безвредные автобусы, использующие газомоторное топливо, информирует сайт finance.rambler.ru.

Соответствующее соглашение подписали между собой один из ведущих российских производителей автобусов и администрация области. На заводе организуют производство полного цикла: от изготовления кузовов до финишной сборки. С конвейеров сойдут автобусы различного назначения, в том числе школьные и туристические, отличающиеся повышенной комфортностью, цена которых колеблется от 2 до 15 млн рублей.

Уже в апреле текущего года в Собинском районе, где «развернётся» современный индустриальный парк, главной особенностью которого станет высокотехнологичное производство автотранспортных средств, заложат первый камень.

Проект не ограничивается возведением завода, там также откроется научно-исследовательский центр по разработке новых моделей автобусного транспорта. Предположительно, свою работу завод начнёт к концу 2014 года, а через пять лет будет выпускать по 9000 автобусов ежегодно. Это даст жителям Владимирской области более 2200 новых рабочих мест.

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС И ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

Осмотр места строительства мостового перехода на р. Лена в районе г. Якутска. Табагинский створ. Июнь, 2013 г.

Аварийно-восстановительные работы на федеральной автодороге Колыма

Социально-экономическое развитие республики во многом определяется состоянием и эффективным функционированием транспортной инфраструктуры. Эти задачи предусмотрены в Транспортной стратегии Республики Саха (Якутия) до 2025 года, главная из которых — формирование транспортного каркаса республики при синхронном строительстве железной дороги Беркакит — Томмот — Якутск, строительство и реконструкция федеральных автомобильных магистралей «Лена», «Вилюй», «Колыма» и региональных дорог «Амга», «Алдан» и «Кобяй», а также развитие водного и воздушного транспорта. Именно на этих направлениях сконцентрировано особое внимание, на их разхвитие направлены усилия и финансовые средства.

2 апреля 2013 года на заседании Государственной комиссии по развитию Дальнего Востока, Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области в г. Якутске под председательством премьер-министра страны Д. А. Медведева было принято решение о начале проектирования и строительства мостового перехода через реку Лена в районе Якутска. Это первый масштабный проект в республике, который будет реализован на принципах государственно-частного партнёрства — на условиях концессии. 19 июля 2013 года Росавтодором был объявлен открытый конкурс на право заключения концессионного соглашения.

На территории Якутии завершается строительство пускового комплекса Томмот — Якутск (Нижний Бестях), продолжаются работы на объектах станции Нижний Бестях, сам железнодорожный вокзал имеет на сегодня стопроцентную строительную готовность.

Происходят позитивные сдвиги и в дорожном хозяйстве республики. За последние несколько лет резко возросло финансирование строительства и реконструкции автомобильных дорог как федерального, так и республиканского, и местного значения. На эти цели в 2013 году было выделено более 20 млрд рублей, что больше уровня 2010 года в четыре раза.

Благодаря созданному в республике Дорожному фонду, впервые появилась возможность предоставления средств на поддержку муниципальных дорог. В 2013 году объём субсидий, выделенных из Дорожного фонда РС (Я) муниципальным образованиям республики, составил более 1 млрд 600 млн рублей.

В Год села начато строительство 10 сельских дорог до населённых пунктов, не имеющих круглогодичной транспортной связи, проведено строительство автодорог местного значения, отремонтирована улично-дорожная сеть в 170 населённых пунктах.

На региональные автомобильные дороги в 2013 году было выделено 4,5 млрд рублей. Приоритетными направлениями являются задачи по продолжению строительства дорог «Кобяй» и «Алдан», возведение и ремонт мостовых переходов, а также ликвидация грунтового разрыва на дороге «Амга» для обеспечения круглогодичного сообщения с Усть-Майским улусом.

Ощутимый объём работ проводится и на федеральных трассах. Ведётся масштабная реконструкция

трасс «Лена», «Колыма» и «Вилюй». К 2020 году поставлена задача завершения реконструкции дороги «Лена» с расширением и асфальтированием по третьей технической категории, только в 2013 году освоено более 7 млрд рублей. На автодороге «Колыма» от Якутска до Магадана в 2014 году предстоит завершить реконструкцию самых сложных участков — «Жёлтого» и «Чёрного» прижимов и участка «Ласточкино гнездо», на что в 2013 году были выделены 2,5 млрд рублей. На трассе заасфальтировано несколько участков. По автодороге «Вилюй» приоритет отдан мостовым переходам. За 2013 год здесь построено шесть мостов через реки Ботомоя, Вилюйчан, Танара, Туора-Кюель, Кенкеме и на участке Верхнемарково в Иркутской области. В 2014 году завершится строительство моста через р. Чыбыда и продолжится строительство мостового перехода через р. Марха.

Торжественная сдача участка реконструкции федеральной автодороги Вилюй с участием руководителя Росавтодора Р. Старовойта. Август, 2013 г.

В результате паводка и продолжительных проливных дождей в прошедшем году серьёзно пострадали участки автомобильных дорог федерального, регионального и местного значений. Дорожные предприятия справились и с этой сложной задачей — для обеспечения проезда были мобилизованы все силы и средства, проведены масштабные аварийно-восстановительные работы на более чем 260 участках дорог, восстановлено более 200 км.

В республике действуют четыре программы субсидирования авиаперевозок. В 2013 году продолжилась работа по развитию социально-значимых авиаперевозок для обеспечения транспортной доступности населения удалённых северных районов. Программой внутриулусных перевозок охвачено 23 района республики, выполнено более 1100 рейсов по 137 маршрутам. В рамках данной программы финансируется в среднем 70% от стоимости экономического тарифа за счёт средств республиканского бюджета. Объём перевезённых пассажиров по специальному тарифу увеличился на 5,4% в 2013 году по отношению к 2012 году и составил более 25 000 пассажиров. С 2012 года по аналогии с федеральной программой субсидирования авиаперевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении, правительством РС (Я) решается задача снижения стоимости местных межулусных авиаперевозок от населённых пунктов арктической зоны республики до узловых аэропортов «Якутск», «Полярный» и в обратном направлении для граждан возрастной категории до 23 лет и старше 55 лет. В 2013 году по спецтарифам до центральных городов России перевезено порядка 66 500 пассажиров, а по программе обеспечения доступности населения на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов перевезено более 52 000 пассажиров.

Продолжается работа по обновлению парка воздушных судов. В последние годы самолётный парк региональных авиакомпаний пополнился воздушными судами типа SSJ 100, Bombardier Dash8 Q400, Diamond-40 Tundra.

Ещё одно направление повышения транспортной доступности населения — приобретение транспортных средств повышенной проходимости для труднодоступных и отдалённых населённых пунктов республики. В 2013 году для развития пассажирских перевозок в г. Якутске при поддержке федерального бюджета приобретено 26 единиц автобусов, работающих на газомоторном топливе и приспособленных к работе при низких температурах.

Проводится работа по внедрению инновационных технологий в транспортном комплексе. Так, в 2013 году в Ленском бассейне проведены испытания высокоскоростного амфибийного судна — экраноплана «Буревестник-24», прогрессивные технологии по модернизации локомотивного парка ОАО АК «Железные дороги Якутии» обсуждены на III Международной научно-технической конференции «Модернизация и развитие тепловозной тяги. Инновационный аспект». Для эффективной и качественной работы в экстремальных климатических условиях Якутии внедряются новые технологии и материалы также и в строительстве автодорог. Кроме того, планируется открытие полигона по изучению влияния вечной мерзлоты при строительстве и эксплуатации автодорог. Данное решение было принято в ходе рабочего визита в республику руководителя Федерального дорожного агентства Романа Старовойта.

В 2014 году продолжится работа по выполнению задач по развитию транспортного комплекса:

— завершение строительства пускового комплекса Томмот — Нижний Бестях железнодорожной линии Томмот — Кердем — Якутск;

— определение победителя конкурса на проектирование, строительство и эксплуатацию мостового перехода через р. Лена;

— дальнейшая реконструкция федеральных трасс;

— строительство и ремонт региональных и местных автодорог;

— приобретение вездеходной техники для отдалённых населённых пунктов республики, пассажирских автобусов, работающих на газомоторном топливе;

— подготовка и организация перевозок грузов всеми видами транспорта для жизнеобеспечения населения республики.

КАК НАУЧИТЬСЯ БЫСТРО МЫСЛИТЬ

Очень важным аспектом в успешности человека является способность быстро думать и, соответственно, быстро принимать необходимые решения. Предрасположенности к быстрому мышлению, по моему мнению, у людей нет. Данный навык можно выработать путем хоть и долгих, но эффективных приемов, тренировок. Поэтому сегодня хотелось бы поделиться личным опытом того, как научиться быстро мыслить и принимать правильные решения.

Сперва определим цель, которую будем преследовать – хочется ли нам научиться быстро думать прямо сейчас, например, при разговоре с человеком, когда необходимо подбирать нужные и правильные слова. Или же мы хотим научиться быстро мыслить глобально, то есть, выстраивая верные шаги на будущее, которые привели бы нас к нашим целям.

Начнем с первого – мы хотим научиться быстро мыслить при разговоре или письме. Этот навык нужно развивать по большей части практикой, а именно общением с людьми. Найдите тех, с кем можно общаться по очень многу. Лучше бы чтобы этот человек был вам приятен, поскольку, сами понимаете, что именно с такими людьми и можно общаться часами. Для такого общения

нужны схожие интересы. Не обязательно чтобы точки зрения были схожими, даже лучше, чтобы всегда была возможность о чем-либо подискутировать.

Способность критически мыслить и не соглашаться со всеми подряд тоже необходимо развивать. Развивается она путем чтения книг, блогов, благодаря которым у вас вырабатывается своя определенная точка зрения. Это еще одна причина того, почему человеку нужно читать книги. Отметим, что она меняется в течение всей вашей жизни, поскольку, как говорят философы абсолютных знаний и правды не существует – человек может лишь приближаться к ней, шаг за шагом.

Для развития быстрого мышления вам так же поможет еще один метод. Создавайте как можно чаще ситуации, в которых нужно будет срочно принять решение, и всеми методами старайтесь с этими ситуациями разобраться. Необходимо как можно меньше давать мозгу расслабляться, чтобы он привык к тому, что порой решения необходимо принимать за доли секунд. Этот навык хорошо вырабатывается, иначе не было бы такой профессии как гонщик, которым необходимо принять правильно решение за доли секунд.

Итак, мы добрались до второй части – как быстро думать более глобально, развить в себе способность предвидеть будущее. Например, при торговле на фондовых или валютных биржах, при заключении договоров. Для того, чтобы научиться быстро принимать решения в таких сферах необходим опыт, который вырабатывается путем той же практики и чтения нужных книг. Так же необходимо всегда отслеживать нужную информацию, которая может вам пригодиться в ближайшее время.

Прислушивайтесь к мнениям экспертов, специалистов, а так же людей, которые знают по какому-либо вопросу чуть больше вас. Советуем как можно больше задавать вопросов – так и знания усваиваются лучше, и вы сможете получить ответы именно на те вопросы, которые вас интересуют.

Хороший метод для того, как научиться быстро принимать решения – это как можно чаще бросать себе вызов, ограничивать время на принятие решений. Развивайте в себе этот навык, он действительно полезен в современном мире.

Не забывайте мудрость: говори медленно, думай быстро.

Приглашаем принять участие в
VII Международной научно-технической конференции
«Модернизация дорожного хозяйства: опыт и перспектива»

17-18 апреля 2014 года
г.Екатеринбург

Конференция выступает платформой для взаимодействия субъектов дорожно-строительного комплекса России, обсуждения вопросов инновационного развития предприятий дорожной отрасли в связи с необходимостью удвоения объемов строительства автомобильных дорог в России, ознакомления участников конференции с передовым отечественным и зарубежным опытом внедрения инноваций на всех этапах жизненного цикла автомобильных дорог, установления партнерских контактов. По итогам Конференции будут подготовлены и направлены в Правительство Российской Федерации, Федеральное Собрание Российской Федерации предложения по повышению эффективности деятельности дорожно-строительного комплекса России.

Конференция проводится при поддержке
Министерства транспорта РФ
Правительства Свердловской области

dorkonf-ekt.com
т/ф +7(343) 351-00-79

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ВЫСТАВКИ 2014 ГОДА

Время проведения	Место проведения	Мероприятие
27-28 февраля	г. Санкт-Петербург, гостиница «Россия»	VII Всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений»
март	г. Москва	Научно-практическая конференция по вопросам анализа итогов предыдущего периода и определения перспективных задач развития дорожного хозяйства.
12-15 марта	Ростов-на-Дону, ВЦ «ВертолЭкспо»	Специализированная выставка «ДорТехСтрой»
1-3 апреля	ВЦ «Корме», г. Астана	XV казахстанская международная выставка «Промстрой – Астана 2014»
9-12 апреля	Санкт-Петербург, ВЦ «Ленэкспо»	Международная строительная выставка «ИНТЕРСТРОЙЭКСПО»
16-18 апреля	МВЦ «Екатеринбург-Экспо»	4-я Международная выставка-форум «ДОРОГИ УРАЛА: ТЕХНОЛОГИИ, ОБОРУДОВАНИЕ, МАТЕРИЛЫ / RCIEXPO.URAL 2014», 14-я Международная специализированная выставка «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, ОБОРУДОВАНИЕ И СЕРВИС. УРАЛ / CEMMS. URAL 2014».
15-18 апреля	г. Москва, Комплекс «Гостиный Двор» и на Васильевском спуске	XVII международный форум дорожного строительства и благоустройства «ДОРКОМЭКСПО 2014»
22-25 апреля	г. Иркутск, выставочный комплекс ОАО «Сибэкспоцентр»	XIX специализированная выставка «ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ СИБИРИ. СПЕЦТЕХНИКА. СИБАВТОСЕРВИС»
13-16 мая	г. Кельце, Польша	Международная выставка оборудования и технологий дорожного строительства «Autostrada-Polska 2014»
21-23 мая	г. Омск, СК «Красная звезда»	Ежегодная выставка-форум «Сибирская строительная неделя - 2014»
3-7 июня	г. Москва, МВЦ «Крокус Экспо»	15-я Международная специализированная выставка «Строительная Техника и Технологии - 2014»
12-14 июня	Азербайджан, Баку	4-я Каспийская международная выставка «Дорожная инфраструктура и общественный транспорт»
9-12 июля	г. Екатеринбург, международный выставочный центр «Екатеринбург-Экспо»	Международная промышленная выставка «ИННОПРОМ 2014»
24-26 сентября	г. Самара, площадь им. В.В. Куйбышева	5-я Международная специализированная выставка -демонстрация «Строительная техника, оборудование и сервис».
9-11 сентября	г. Уфа, Ледовый дворец «Уфа-Арена»	CEMMS. SAMARA 2014, 2-я Специализированная выставка-форум «Дороги Поволжья: технологии, оборудование, материалы».
24-26 сентября	г. Санкт-Петербург, ВЦ «Михайловский манеж»	8-я специализированная выставка «Спецтехника», «Специализированная выставка «Дороги. Мосты. Тоннели»
8-10 октября	г. Казань, ВЦ «Казанская ярмарка»	14-я специализированная выставка «ДОРТРАНСЭКСПО»
13-16 октября	г. Москва, МВЦ «Крокус Экспо»	5-я Международная специализированная выставка-форум «ДОРОГА»
декабрь	г. Петрозаводск	V специализированная выставка «Дороги Карелии»

ПРОФИДЕНТ
стоматологическая клиника

Холл клиники

Хозяйка клиники Марина Юрьевна Зотова

Стоматолог-терапевт
Екатерина Владимировна Кабанова

- Профессиональная гигиена полости рта (Ультразвук, AirFlow)
- Лечение и реставрация зубов, отбеливание
- Компьютерная рентгендиагностика
- Исправление прикуса (брекет системы)
- Лечение заболеваний десен (Вектор)
- Протезирование любой сложности
- Хирургия
- Неотложная помощь

СИСТЕМА СКИДОК!

Высокое качество, доступные цены!

Администратор
Евгения Викторовна Павлова

Стоматологический кабинет

Зубной техник Максим Костенко

Стоматологический кабинет

Клиник много – выбирают нас!

Ждем Вас: г. Екатеринбург, пер. Гончарный, 4
Запись по тел.: (343) 216-36-37, +7(912) 28-54-327
Ежедневно: с 9.00-21.00 **www.pfdent.ru**

лиц. 66-01-000-738

VISA MasterCard Maestro

16-18 апреля 2014

Екатеринбург, МВЦ «Екатеринбург-Экспо»

14-я Международная специализированная выставка

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, Оборудование и сервис. Урал 2014

CEMMS URAL

4-я Международная специализированная выставка-форум

ДОРОГИ УРАЛА: технологии, оборудование, материалы 2014

RCIEXPO URAL

Официальная поддержка

www.cemms.ru | www.rciexpo.ru

Москва тел.: +7 (495) 921 44 07 | e-mail: info@rte-expo.ru

Екатеринбург тел.: +7 (343) 310 32 50 | e-mail: info@rte-ural.ru

ОРГАНИЗАТОР

rte exhibitions

Дорожные и мостовые ограждения
по ГОСТ Р 52289-2004,
ГОСТ Р 52607-2006 с удерживающей
способностью до 600 кДЖ

Металлические гофрированные
конструкции (МГК) с гофрой
130x32,5, 150x50, 381x142 мм

Установка и демонтаж
дорожных, мостовых
и пешеходных ограждений

Филиалы:

Москва: 8(495)737-65-31
office@ktc.ru,

Санкт-Петербург: 8(812)603-03-69
info@ktc-nw.ru,

Новосибирск: 8(923)125-46-00
nsk@ktc.ru,

Иркутск: 8(924)544-02-22
ktc-vs@mail.ru,

Хабаровск: 8(4212)54-45-36
ktc-dv@mail.ru.

Дилеры:

Екатеринбург:
8(343)369-90-64
ktc-ural@bk.ru,

Ростов-на Дону:
8(863)300-93-60
ktc.met-roctov@bk.ru.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ, ПРОИЗВОДСТВО И УСТАНОВКА БАРЬЕРНОГО ОГРАЖДЕНИЯ

ОТДЕЛЫ ПРОДАЖ:

Москва:
8(495)737-65-31
office@ktc.ru,

Санкт-Петербург:
8(812)603-03-69
info@ktc-nw.ru,

Новосибирск:
8(923)125-46-00
nsk@ktc.ru,

Иркутск:
8(924)544-02-22
ktc-vs@mail.ru,

Хабаровск:
8(4212)54-45-36
ktc-dv@mail.ru,

Екатеринбург:
8(343)369-90-64
ktc-ural@bk.ru.