

СЕРИЯ «НА СТОЛ РУКОВОДИТЕЛЮ!»

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Выпуск № 9

8 -21 апреля 2013 г.

СОБЫТИЯ
НЕДЕЛИ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
КОНЬЮНКТУРА

НОВОСТИ
КОМПАНИЙ



Всероссийский
научно-исследовательский
институт потребительского
рынка и маркетинга



Главный редактор

Фролов И.Н.

Выпускающий редактор

Никоненко С.А.

Верстка

Беляков Д.А.

Адрес редакции:

101000, Москва

Архангельский пер., д. 3

стр. 1.

Телефон отдела подписки

(495) 748-08-09

Электронная почта

mail@cpkr.ru

Мониторинг охватывает более 5000 печатных и электронных СМИ. Составители берут на себя ответственность за отбор и использование конкретных материалов СМИ исходя из критериев их социально-политической и экономической значимости, авторской оригинальности и новизны, а также представительности различных точек зрения.

© ВНИИПРИМ

© ЦПКР-медиа

СОДЕРЖАНИЕ

ОБЩИЙ ОБЗОР СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА	4
Государственное регулирование.....	4
Деятельность ГК «Автодор».....	8
Специалисты о состоянии и перспективах отрасли	8
Криминогенная ситуация.....	10
СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ В РЕГИОНАХ.....	12
Москва.....	12
Санкт-Петербург.....	22
Центральный округ.....	25
Приволжский округ.....	29
Уральский округ.....	31
Сибирский округ.....	32
Дальневосточный округ.....	33
Южный округ.....	34
ПРОИЗВОДСТВО ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ И МАТЕРИАЛОВ.....	36
Производство дорожно-строительных материалов	36
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	39
Указатель упоминаемых предприятий и организаций	39

ОБЩИЙ ОБЗОР СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Государственное регулирование

Владимир Путин предлагает финансировать строительство лесных дорог из региональных дорожных фондов

Президент Владимир Путин призвал губернаторов отказаться от бюрократической нерасторопности и направлять средства из региональных дорожных фондов на строительство лесных дорог. Выступая на заседании президиума Госсовета, В.Путин отметил, что проблема с лесными дорогами сейчас стоит особенно остро, их учет даже не ведется Росстатом, нет подзаконных актов, определяющих порядок привлечения инвестиций в эту сферу, нет порядка оформления собственных дорог, построенных на землях лесного фонда.

Президент напомнил, что в субъектах Федерации действуют региональные дорожные фонды. «Ничто не мешает из регионального дорожного фонда направлять средства на создание лесных дорог», - сказал В.Путин. Он отметил, что в соответствии с законом можно создать и муниципальные дорожные фонды, чтобы туда перечислять средства на дороги. По мнению президента, можно направить хоть небольшой объем - например 5% от дорожного фонда. «Если объемы такие, что эти 5% ничего не решат, то тогда выходите с предложениями, подумаем как скорректировать нормативную базу», - сказал В.Путин. По его мнению, в этой ситуации налицо обыкновенная бюрократическая нерасторопность. «Пока наши ведомства раскачиваются, предприятия не могут подступить к так называемым спелым участкам, государство и бизнес несут огромные потери, в том числе при транспортировке древесины по бездорожью», - сказал президент, предложив обсудить эту ситуацию с учетом тех проблем, которые есть и на федеральном уровне (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ, 2013, 11 апреля*).

Дмитрий Медведев: смертность на дорогах в России необъяснимым образом растет

Смертность на российских автодорогах необъяснимо растет. На коллегии Минтруда и соцразвития этот факт констатировал премьер-министр Дмитрий Медведев. Главными социальными задачами в правительстве считают увеличение рождаемости и снижение смертности от основных заболеваний, а также от алкоголизма и наркомании. *Продолжительность жизни в России удалось увеличить, но смертность тоже продолжает расти, в том числе и за счет роста числа аварий.* Глава правительства признал, что несмотря на все меры по борьбе с выпившими за рулем, ситуация не меняется. За прошлый год смертность на дорогах увеличилась на 7,5 %, а с начала 2013 - еще на 6,5%. Для того чтобы сократить смертность на дорогах, правительство готовит новую федеральную программу по повышению безопасности дорожного движения. Она рассчитана до 2020 года. Ее задача - сократить смертность на дорогах минимум на четверть. Россия входит в десятку стран с самой высокой дорожной смертностью. В прошлом году в авариях погибло почти 28 тысяч человек. Главной причиной ДТП остается несоблюдение правил дорожного движения. Впрочем, как говорят эксперты, такой ужасающей статистики можно было бы избежать, поскольку проблема - комплексная (*www.tvc.ru, 2013, 12 апреля*).

ЭКСПЕРТЫ О СИТУАЦИИ НА ДОРОГАХ

Игорь Моржаретто,
заместитель главного редактора журнала «За рулем»:

У нас помощь приходит с большим опозданием к месту аварии. В крупных городах причина - пробки на трассах, отсутствие системы оказания помощи. А если отъехать даже на 100 километров от Москвы, не дай бог, что-то случится. «Скорая помощь» приедет через несколько часов, которые будут уже решающими для человека. Первое место в рейтинге смертности занимает Москва и Московская область. По мнению специалистов, это вполне закономерно. Кроме огромного количества машин, в столице есть еще одна немаловажная проблема - отсутствие равенства на дороге. Эксперты говорят, что в Москве до 40% участников дорожного движения обладают привилегиями. В Москве называется совершенно абсурдная цифра, вплоть до того, что в Москве чуть ли не полмиллиона людей имеют разные возможности, как обходить правила дорожного движения.

Михаил Блинкин,
директор института экономики транспорта ВШЭ:

Племянник члена городского суда, парикмахер главы региона, все, любая фантастика. Вот мальчик, который стоит на дороге, он прекрасно знает, лучше не связываться. Вот от этого нам необходимо избавиться. С 2006 года в России действовала Федеральная целевая программа повышения безопасности дорожного движения. И как считают эксперты, она была удачной, смертность на дорогах сократилась.

Наталья Агре,
руководитель общественной организации «Движение без опасности»:

- Она убавилась очень сильно, только об этом, к сожалению, никто не говорит. Когда просчитывалась первая ФЦП, никто не прогнозировал такого роста транспорта, то есть, если бы у нас транспорт прирастал с такой же скоростью, с которой прирастал тогда, я думаю, на сегодня мы бы сохранили намного больше жизней. В тот момент гибло около 36 тысяч, а сейчас около 27. В правительстве рассчитывают, что новая федеральная программа снизит смертность на дорогах еще больше, как минимум на четверть. На эти цели из бюджета выделяется почти 100 миллиардов рублей (www.tvc.ru, 2013, 12 апреля).

Дмитрий Медведев заявил о направлении 440 млрд руб. пенсионных накоплений на покупку инфраструктурных облигаций под государственные гарантии РФ

Относительной новостью в выступлении премьера перед депутатами Госдумы стало сообщение о будущем направлении 440 млрд руб. пенсионных накоплений на покупку инфраструктурных облигаций под государственные гарантии РФ. Ранее называлась сумма в 100 млрд руб., которые предполагалось вложить в облигации РЖД - сейчас речь также идет о бондах ФСК, АИЖК, «Оборонпрома» и «Роснано». По другим актуальным темам последних месяцев определенности в высказываниях премьера было меньше. Пенсионная формула все еще не готова («Речь идет о том, чтобы лучшей степени учитывать заработную плату и продолжительность трудового стажа»); споры о размере страховых взносов для индивидуальных предпринимателей не закончены («Должен быть дифференцированный режим в зависимости от того, сколько получает предприниматель и самозанятый человек»); правовой статус Росфинагентства, которому планируется передать управление госдолгом и нефтегазовыми накоплениями, пока не определен («Ну, видимо, это будет какая-то некоммерческая организация, какой-то фонд») сообщение о будущем направлении 440 млрд руб. пенсионных накоплений на покупку инфраструктурных облигаций под государственные гарантии РФ (*Коммерсантъ*, 2013, 18 апреля)

В ноябре 2012г. президент РФ Владимир Путин поручил до конца текущего года разработать нормативную базу для использования пенсионных средств в инфраструктурных облигациях. «Нужна нормативная база, нужны законы, подзаконные акты, которые позволяли бы нам выпускать соответствующие инфраструктурные облигации для использования этих средств в надежных долгосрочных и прибыльных инфраструктурных проектах», - отметил В.Путин. Он напомнил, что правительство РФ уже достаточно давно говорит об этом и ни у кого нет сомнений в том, что это будет «наиболее эффективное и надежное их применение» (РИА РосБизнесКонсалтинг, 2013, 17 апреля).

Одиннадцати принимающим ЧМ-2018 российским городам требуется для подготовки инфраструктуры 1,3 трлн руб.

Одиннадцати принимающим ЧМ-2018 российским городам требуется для подготовки инфраструктуры 1,3 трлн руб., проанализировало S&P официальные заявки. Это непосильные расходы, региональные бюджеты своим столицам тоже не помогут: до 60% их трат - социальные обязательства, и эту группу расходов еще предстоит наращивать для выполнения обещаний президента Владимира Путина. *Минспорт ранее оценивал расходы вдвое меньше - 650 млрд руб., правда, недавно цифра выросла до 917 млрд руб., указывает замдиректора S&P Карен Вартапетов.* Но чтобы провести чемпионат достойно, нужно 1,39 трлн руб., предупреждал правительство Минспорт. Почти в такую же сумму обойдется сочинская Олимпиада, расходы на которую оцениваются в 1,5 трлн руб.

«Достойно» означает, что расходы не ограничатся необходимыми обязательствами перед ФИФА: строительством стадионов, тренировочных баз, реконструкцией аэропортов и дорог от них. Эти расходы федеральный бюджет берет на себя. В заявки регионов включены затраты на модернизацию транспортной, коммунальной инфраструктуры, железнодорожных вокзалов, сети дорог. Например, Самара планирует построить к ЧМ-2018 новые станции метро (ее заявка составляет более четверти всех затрат на чемпионат - 350 млрд руб.), *Казань просит 30 млрд руб. на реконструкцию дорог.* Мэр Казани Ильсур Метшин выражал надежду, что предложения города будут услышаны федеральным центром. Итоговая сумма - еще предварительная и, скорее всего, возрастет, считает Вартапетов: например, недавно Нижний Новгород увеличил объем необходимых расходов на 60 млрд до 280 млрд руб. В заявку внесено строительство новых инфраструктурных объектов, их появление «имеет принципиальное значение для будущего развития города», цитируют нижегородские СМИ заявление городской администрации.

По оценкам S&P, всего четыре региона смогут профинансировать все расходы самостоятельно: Москва, Санкт-Петербург, а также Татарстан и Краснодарский край, уже получившие федеральную поддержку для строительства инфраструктуры при подготовке к Универсиаде в Казани и Олимпиаде в Сочи. Для большинства других регионов необходимые затраты превышают годовой объем доходов регионального бюджета: для Калининграда - более чем втрое, для Самары - почти вдвое. Эти два региона не смогут профинансировать даже трети необходимого, если федеральный бюджет оплатит издержки на 70%. Если он возьмет на себя 50%, с оставшейся нагрузкой могли бы справиться восемь регионов из 11, считают в S&P. В подготовке саммита АТЭС, Универсиады и Олимпиады доля средств федерального бюджета, прямо или опосредованно - через госкомпании или бюджетные кредиты регионам, - превышает 90%. Аппетиты регионов, конечно, придется ограничивать, но и состояние их инфра-

структуры находится на невысоком уровне, замечает Вартапетов: «Возможно, федеральному бюджету придется играть гораздо большую роль в подготовке к ЧМ, чем планируется». Правительству предстоит сложный выбор, заключается S&P: либо увеличить инвестиции в региональную инфраструктуру, либо снизить качество проведения чемпионата.

Уже определено, что федеральные расходы на ЧМ составят не более 300 млрд руб. до 2018 г., при этом правительство ориентируется вообще на 250 млрд руб., говорит федеральный чиновник: «Сюда входят обязательства перед ФИФА. Еще есть обязательства по гостиницам, этим займутся частные инвесторы». Просто недопустимо, чтобы ЧМ-2018 превращался в плане дороговизны «во второй Сочи», кипит чиновник: «Все остальные регионы, если хотят, могут благоустраивать самостоятельно, денег им на это не дадут». В указанные 300 млрд руб. не входит стоимость скоростных железнодорожных магистралей (осенью Минтранс оценил их в 290 млрд руб., апрельская оценка РЖД - 343 млрд) - решение по ним отложено до лета; кроме того, к чемпионату планируется построить высокоскоростные магистрали Москва - Петербург и Москва - Нижний Новгород - Казань общей стоимостью, по оценке РЖД, 1,5 трлн руб. (*Ведомости, 2013, 18 апреля*).

Глава Минтранса РФ Максим Соколов считает велосипеды очень перспективным видом транспорта для российских городов, развитию которого мешает скорее «менталитет граждан»

Рассуждая о развитии сети велодорожек, Соколов обратил внимание на богатый опыт европейских городов в этой сфере. «Причем даже в северной Европе. В Стокгольме /тоже/ снег и лед есть, но там создана система велодорожек по всей стране /Швеции/, - заметил Соколов. По его мнению, вопрос здесь касается в том числе «менталитета граждан». При этом министр признался, что у него самого «автомобиля нет, а велосипед есть». «И я с удовольствием на небольшие расстояния и в качестве прогулок его использую», - рассказал глава Минтранса. Отметив, что, хотя по центру столицы сегодня на велосипеде передвигаться не очень комфортно, Соколов высоко оценил «усилия правительства Москвы по созданию сети велодорожек». Также, по его словам, аналогичная программа реализуется в его родном Санкт-Петербурге. *Сегодня в столичном департаменте транспорта сообщили, что к 1 мая в Москве появится около 900 велопарковок.* Они будут созданы в 200 точках в центре столицы, еще 180 - у станций метро и в районах транспортно-пересадочных узлов. Департамент транспорта совместно с Банком Москвы также осуществляет проект «Велобайк», в рамках которого будет создана сеть сезонного проката велосипедов. Первые станции в тестовом режиме начнут работать до конца мая. Запланирована организация более 100 велосипедных станций, которые будут работать круглосуточно в автоматическом режиме (*ИТАР-ТАСС, 2013, 17 апреля*).

Максим Соколов: строительство трассы «Москва – Петербург» планируется завершить к 2018 году

Строительство трассы «Москва - Санкт-Петербург» планируется завершить к 2018 году, однако некоторые ее участки будут готовы раньше. Об этом сообщил в прямом эфире радиостанции «Эхо Москвы» министр транспорта РФ Максим Соколов. Он уточнил, что участок 15-58 км планируется ввести в эксплуатацию осенью 2014 года. М.Соколов также подчеркнул, что эта дорога «позволит обеспечить бесперебойный

пассажирыпоток». «На большом участке трасса имеет 6 полос. Только в середине она переходит в 4 полосы, а далее по мере приближения к Петербургу снова в 6», - пояснил министр. Кроме того, М.Соколов рассказал, что в ближайшее время Минтранс объявит конкурс на строительство 140-километрового участка между Санкт-Петербургом и Новгородом, который также планируется реализовать «на принципе государственного и частного партнерства». Глава ведомства добавил, что все, что было обещано и подписано прошлым министром транспорта, будет выполнено, в том числе имея в виду высадку деревьев в Химкинском лесу, часть которого была вырублена из-за строительства данной трассы (*Эхо Петербурга, 2013, 18 апреля*).

Деятельность ГК «Автодор»

Госкомпания «Автодор» обнародовала информацию по проекту строительства участка скоростной автодороги Москва - Санкт-Петербург, который будет построен за три года (2015 - 2017)

Участок автомагистрали протяженностью 138,8 км между столицей и Санкт-Петербургом планируется возвести с 2015 по 2017 гг. Скоростная трасса будет проложена по территории Санкт-Петербурга, Ленинградской и Новгородской областей. В пределах Санкт-Петербурга магистраль пройдет в Московском и Пушкинском районах. В Ленинградской области дорога пройдет по Тосненскому району и рядом с населенными пунктами Аннолово, Павловск, Пушкин. На территории Новгородчины трасса будет пролегать через Новгородский и Чудовский районы. Намеченный к строительству участок скоростной дороги будет соответствовать категории IА. Такой маркировкой отмечается трасса с расчетной скоростью движения 150 км/ч. С 646 по 684 км автодорога будет шестиполосной, с 543 по 646 км - четырехполосной. В ходе строительства будет возведено 52 путепровода и моста, три транспортные развязки и один тоннель.

Ожидается, что автомагистраль, которая расположится вблизи от трассы М-10 «Россия» и станет частью Санкт-Петербургского транспортного узла, позволит разгрузить трафик с уже существующей сети дорог. Также благодаря новой скоростной магистрали улучшится межрегиональное сообщение, поскольку она будет начинаться и заканчиваться на развязках федеральных трасс: кольцевой автодороги Санкт-Петербурга на 684 км и трассы М-10 на 543 км. Общая стоимость строительства автодороги составляет 89,15 млрд. руб. Проезд по новой трассе будет платным. Для легковых автомобилей тариф будет колебаться в пределах 1,75 - 2,60 рублей за один километр (*Газета.ру, 2013, 15 апреля*).

Специалисты о состоянии и перспективах отрасли

Проблемы и перспективы инфраструктурного развития России

В России 900 тыс. км автодорог общего пользования. С учетом дорог ведомственного пользования — всего около 1 млн км, как и во Франции, площадь которой в 37 раз меньше российской, а плотность населения в 14 раз выше. *С 1992-го по 2000 год в России было построено 118 тыс. км автодорог общего пользования.* За первый президентский срок Владимира Путина их протяженность сократилось на 3 тыс. км. Рост возобновился только в 2006 году. За последние семь лет было построено 322 тыс. км дорог, протяженность увеличилась на 55%. Среднегодовые темпы роста — 7,3%. *С доро-*

гами твердого покрытия успехов меньше: их длина за семь лет выросла на треть, с 531 тыс. км до 711 тыс. км. Среднегодовые темпы роста — 5,6%. Доля дорог с твердым покрытием среди дорог общего пользования сократилась с 91,4% до 78,7%. А доля проселков, соответственно, возросла.

Таковыми темпами задачу удвоения не решить. *По словам главы Минэкономики Андрея Белоусова, правительство уже в ближайшие два-три года планирует увеличить темпы роста дорожного строительства.* Потому что именно в решении транспортных и инфраструктурных проблем «зарыты» недостающие 2 процентных пункта роста ВВП. Правда, на реконструкцию и строительство автодорог на ближайшие три года хотят выделить только 750 млрд руб., чуть больше 1% ВВП. *В опубликованном в феврале глобальном рейтинге конкурентоспособности ВЭФ Россия по качеству дорог заняла 136-е место в мире из 144.* Лучшими эксперты признали Францию, Сингапур и ОАЭ. В десятке также Австрия, Швейцария, Гонконг, Германия и Финляндия. Лучше российских оказались даже дороги в Азербайджане, Казахстане, Киргизии и Таджикистане. Хуже, чем в России, дороги в цивилизованном мире только на Украине, в Молдавии и Румынии. С этим утверждением, правда, поспорит любой, кто ездил, скажем, по трассе Москва—Киев. Украинский участок этой трассы вполне приличный, приграничный российский — ад.

Генпрокуратура недавно завершила проверку дорожного хозяйства страны. Выявлено более 40 тыс. нарушений закона при проектировании, строительстве, эксплуатации и ремонте дорог. Более половины федеральных и большинство местных и региональных дорог не соответствуют установленным нормативам. Речь и о дефектах дорожного покрытия, и об отсутствии освещения, переходов, ограждений и даже положенной дорожной разметки. Неудивительно, что число погибших в ДТП в России одно из самых высоких в мире: почти 30 тыс. человек ежегодно. Всего в ДТП в России за 20 лет погибло свыше 660 тыс. человек. Россия — страна неравномерная, касается это и дорог. Традиционно лучшими дорогами считаются столичные, а также трассы федерального значения. Последний рейтинг лучших автодорог возглавила Москва, 26% ее жителей оценивают их качество на хорошо и отлично. В ЦФО и УФО таковых около 20%. А по стране в целом положительно оценили дороги всего 12%. Самыми худшими свои дороги считают жители Волгограда (79%), Самары (75%) и Саратова (69%).

Но разделение это весьма условно: от федеральной трассы запросто может идти средневековый проселок. А федеральный статус никак не ускорил разбор гигантской 200-километровой пробки на трассе Москва—Санкт-Петербург, в которой в декабре 2012 года десятки тысяч водителей простояли почти неделю. Федеральный статус тут все только усугубил: это основная дорога, связывающая грузопоток между импортными воротами на Балтике и столицей. Трасса и летом функционирует в режиме постоянной перегрузки, а за десять лет импорт вырос почти в пять раз. Новая же скоростная магистраль Москва—Петербург только начинает строиться, ее ввод в эксплуатацию планируется через пять лет. *Для снижения пробок в самой столице власти сначала запретили движение фур внутри города, потом ограничили их движение по МКАД.* Но пробок от этого меньше не стало, а, возможно, стало даже больше. Как рассказал менеджер по закупкам в одной из крупных московских сетей, теперь на подъезде к городу на складах товар из большой фуры перегружают на несколько грузовиков и отправляют в город. В результате машин стало больше, а увеличившиеся расходы на логистику сети перекладывают на конечного покупателя. Правда, как говорят дальню-

бойщики, у гаишников действует пока негласное правило: до 1 мая не штрафовать, а только предупреждать.

Для разгрузки столичного региона власти задумали реконструировать «большую бетонку». Как сообщила Екатерина Варенова из госкомпании «Автодор», в феврале прошел конкурс на подготовку территории к строительству участка ЦКАД от пересечения с М-7 «Волга» до пересечения с М-4 «Дон». Уже идет подготовка территории для прокладки трассы на участке от пересечения с М-7 «Волга» до пересечения с несуществующей пока скоростной дорогой на Санкт-Петербург. А строительство участка в сторону Большой Москвы (между пересечением с М-4 «Дон» и пересечением с М-1 «Беларусь») должно начаться уже в 2014 году. Но сроки сдачи ЦКАД в эксплуатацию — лишь в следующем десятилетии (*Коммерсантъ Деньги*, 2013, 8 апреля, №13).

Криминогенная ситуация

Следственный комитет возбудил уголовное дело в отношении двух инженеров-инспекторов регионального управления капитального строительства Восточного военного округа

«По данным следствия, при строительстве автодороги в новом микрорайоне «Снеговая падь» подозреваемые подписали акты приемки за невыполненную работу по вывозу грунта. В результате 200 тысяч кубометров земли было свалено рядом с жилым домом. Незаконно подписанные акты стали основанием для перечисления подрядчику свыше 30,4 млн руб.», — сообщает военная прокуратура Тихоокеанского флота. Под следствием оказались Евгений Овчинников и Алексей Атрачев. Дело возбуждено по статье «Злоупотребление должностными полномочиями». Инспекторам Минобороны грозит до четырех лет лишения свободы. Кроме того, в ведомстве указали, что будет дана правовая оценка действиям начальника отдела дорожного строительства компании-подрядчика и остальных должностных лиц. Подобный случай произошел 12 июня 2012 года. Участок новой трассы Седанка — Патрокл во Владивостоке, которую построили к саммиту АТЭС, начал разрушаться. Камни и грунт рухнули на расположенные внизу гаражи, а насыпь стала постепенно размокать и ссыпаться под воздействием дождя и агрессивной влажной среды. По факту обрушения части дороги было возбуждено дело по ст. 216 УК РФ («Нарушение правил безопасности при ведении горных, строительных или иных работ»). По оценкам следствия, общий ущерб превысил 1,7 млн руб. (*RBK daily*, 2013, 10 апреля).

Новгородскому вице-губернатору Арнольду Шалмуеву предъявлено обвинение в хищении 35 млн рублей

Первому вице-губернатору Новгородской области Арнольду Шалмуеву, арестованному по подозрению в причастности к хищению 35 млн рублей из бюджета, выделенных на ремонт дорог, предъявлено обвинение, сообщил официальный представитель СК РФ Владимир Маркин. «А.Шалмуеву предъявлено обвинение в мошенничестве, совершенном организованной группой в особо крупном размере, отказе от совершения сделки под угрозой распространения сведений, которые могут причинить существенный вред и превышении должностных полномочий (ст.159, ст. 179, ст. 286 УК РФ)», — сказал В.Маркин. Он отметил, что допрос А.Шалмуева проводился в помещении лечебно-профилактического учреждения «Областная больница им. Ф.П. Гааза» УФСИН

по Санкт-Петербургу и Ленинградской области. «Ранее, 5 апреля 2013 года, при допросе в качестве подозреваемого в соответствии со ст. 51 Конституции РФ Шалмуев вину не признал и от дачи показаний отказался», - напомнил представитель СКР (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ*, 2013, 8 апреля).

СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ В РЕГИОНАХ

Москва

Столичные власти ищут подрядную организацию для реконструкции транспортной развязки на пересечении МКАД и Мичуринского проспекта

«Департамент строительства Москвы объявил торги на определение подрядной организации по строительству транспортной развязки на пересечении МКАД с Мичуринским проспектом», - сказал сотрудник пресс-службы. По его словам, проектом предусмотрено строительство двух направленных левоповоротных съездов - с Озерной улицы на внешнюю сторону МКАД и с Боровского шоссе на внутреннюю сторону МКАД. «В процессе работ также предстоит реконструировать съезды транспортной развязки с организацией движения по двум полосам и устройство переходно-скоростных полос. Всего будет построено пять эстакад суммарной длиной полтора километра», - уточнил сотрудник пресс-службы. Он отметил, что подрядной организации, которая выиграет конкурс, предстоит также построить 9,6 километра дорог, включая боковые проезды вдоль МКАД, а также реконструировать прилегающие участки Боровского шоссе и Озерной улицы, местный проезд вдоль Боровского шоссе и съезды транспортной развязки.

«Для удобства пешеходов предстоит построить два пешеходных перехода и реконструировать еще один», - сообщил представитель департамента. «Строительство транспортной развязки позволит разделить транспортный поток, движущийся по кольцевой, от поворотного движения и автомобильных потоков, связанных с обслуживанием объектов на прилегающей территории. Кроме того, значительно улучшатся условия движения транспорта на МКАД в районе 48 километра, и будут созданы благоприятные условия для движения транспорта по Боровскому шоссе в сторону аэропорта Внуково», - привел сотрудник пресс-службы слова руководителя департамента Андрея Бочкарева (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ*, 2013, 12 апреля).

Эксперты столичного стройкомплекса займутся городскими дорогами, в том числе МКАД

Застройка около МКАД станет предметом обсуждения специально созданной для этого экспертной рабочей группы, сообщили в пресс-службе стройкомплекса Москвы. «В структуре столичного стройкомплекса создана рабочая группа, которая займется оценкой влияния градостроительной деятельности на территории, прилегающие к МКАД, а также в зонах въездов и выездов на кольцевую автодорогу», - сказал сотрудник пресс-службы. По его словам, рабочая группа станет постоянно действующим координационным органом. «Целью ее работы будет подготовка предложений по повышению пропускной способности дорог и упорядочению размещения объектов различного назначения вдоль МКАД», - отметил сотрудник стройкомплекса Москвы. В настоящее время идет процесс формирования рабочей группы, в ее состав войдут представители более тридцати ведомств, организаций и учреждений. «Как сообщили в департаменте развития новых территорий Москвы, председателем рабочей группы станет глава этого ведомства Владимир Жидкин. Первое заседание экспертов намечено провести в ближайшие дни», - сообщил сотрудник пресс-службы (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ*, 2013, 11 апреля).

Поток грузовых машин на МКАД в ночное время вырос на пять процентов

Министерство транспорта Московской области совместно с Министерством транспорта РФ, ГИБДД по Московской области и Росавтодором проводят мониторинг дорожной обстановки в связи с введением 1 марта въездных ограничений на МКАД для большегрузного транспорта. Средняя наполняемость стоянок в настоящий момент не превышает 25-30 процентов. На отдельных направлениях, например, на трассах М-3 «Украина», М-7 «Волга» и М-10 «Россия» стоянки более востребованы, их наполняемость составляет 50 процентов. *Для выявления мест несанкционированных парковок и нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств, с февраля текущего года на автомагистралях М-2 «Крым», М-4 «Дон» и М-9 «Балтия» работают мобильные комплексы фотовидеофиксации (МКФ).* За сутки они выявляют не более 20 нарушений, такое же количество нарушений фиксировалось и до ввода ограничений.

В основном МКФ выявляют несанкционированную остановку и стоянку грузовиков в местах, находящихся в непосредственной близости от автозаправочных станций. В остальных местах остановка грузового автотранспорта носит стихийный характер. Как заявил министр транспорта Московской области Александр Зайцев, информация, регулярно получаемая с автоматических датчиков, показывает, что поток грузовых автомобилей общей массой более 12 тонн после введения ограничений на подъезде к МКАД в ночное время вырос в среднем на пять процентов. С начала апреля эта тенденция продолжает увеличиваться. Таким образом, происходит перераспределение транспортных потоков (www.mosreg.ru, 2013, 11 апреля).

Предполагается перенаправить транспортные потоки с МКАД на две существующие окружные «бетонки»: А108 (большая бетонка 550 км) и А107 (малая бетонка на 335 км)

Запретить въезд в город большегрузного транспорта столичное правительство планировало уже давно. С 1 марта 2013 года грузовики, перевозящие больше 12 тонн, не могут передвигаться по МКАД с 6 утра до 10 вечера, а с мая по октябрь — до 12 ночи. Нововедение в крупномасштабной борьбе со столичными пробками обернется ударом по конечным потребителям перевозимых товаров: затраты на перевозки вырастут, что спровоцирует рост цен. По словам специалистов, проблема недостаточности пропускной способности МКАД существует давно. По данным мэрии, сегодня по Москве перемещается более 150 тыс. крупнотоннажных автомобилей. 40 тыс. из них прибывают из регионов. На МКАД около 30% потока — это грузовики, причем половина из них транзитные. Неудивительно, что скорость потока падает, и московские пробки стали притчей во языцех. Чтобы исправить ситуацию, столичные власти решили избавиться от транзитников. По словам председателя отделения по логистике «Деловой России» Кирилла Власова, присутствовавшего на совещании в Министерстве транспорта и развития транспортной инфраструктуры правительства Москвы, грузовики, следующие транзитом (то есть те, у кого нет адреса загрузки или выгрузки на МКАД или в ее пределах), должны объезжать город днем по бетонке или ждать ночи. Все остальные получают специальные пропуска. «Фактически имеющуюся практику въезда грузовиков на ТТК распространим на МКАД», — подытожил Кирилл Власов.

«Транзитная магистраль превратилась в городскую улицу с гипермаркетами, рынками, остановками общественного транспорта, но без надлежащей инфраструктуры для транзита», — говорит директор департамента автотransпервозок ло-

гистической компании STS Logistics Даниил Рыбалко. «Введение таких ограничений соответствует мировому опыту, и тот факт, что подобные инициативы начинают реализовываться, является положительным симптомом», — добавляет Юрий Шевченко, вице-президент по операционной деятельности DHL Express в странах СНГ и Юго-Восточной Европы. Однако специалисты признают: новая система требует серьезных доработок, а кроме того, подобные меры не должны быть единичны: справиться с пробками они помогут только в комплексе с другими мероприятиями. Претензия номер один — система пропусков для тех, кому можно днем. Напомним, механизм предполагает, что пропуска доступны тем владельцам транспорта, которые докажут, что их машинам действительно нужно на МКАД. Разрешение на разовый въезд выдается в течение трех часов, постоянное — в течение 15 дней. При этом нужно предъявить массу документов: помимо удостоверения личности и ПТС свидетельство о внесении записи в Единый госреестр юрлиц, ТС (СТС), договор о наличии стоянки, маршрут перевозки, договор на поставку грузов и транспортные накладные плюс информация о сроках хранения продуктов. Получить пропуск можно только в одном месте — на улице Вавилова, д. 5. «Вопрос: как автокомбинату, принявшему сегодня вечером заказ на подачу на завтра наутро внутрь МКАД, получить этот пропуск? Кто будет получать пропуска, если нужно предъявить кучу оригиналов для получения пропуска и сделать это почти в центре Москвы?» — задается вопросом Кирилл Власов. «Соответственно, система разовых пропусков не работает», — заключает эксперт.

Что касается постоянных пропусков, то необходимость в них нужно подтверждать не только имеющимися договорами, но и историей перевозок. Поэтому участникам логистического рынка неясно, как подтверждать связь водителя и заказчика, если между ними есть четыре-пять посредников (что является нормальной практикой рынка). Таким образом, нынешняя система пропусков на МКАД могла бы работать, если бы контракты заключались напрямую между грузовладельцами и крупными автокомбинатами с парком в несколько тысяч грузовиков. «70% рынка — это частные водители со своими старыми траками, оформленными на них как на физлиц, которые сегодня не знают, куда поедут завтра», — поясняет представитель «Деловой России». Учет перемещения грузов, ведение истории перевозок, учет документации, проектная работа, связь между подразделениями компании в разных городах России, — все эти процессы требуют слаженной командной работы. Для решения этих задач компания TeamBridge разработала специальный онлайн-сервис, который помогает игрокам малого и среднего бизнеса работать более слаженно, а их собственникам и руководителям чувствовать себя увереннее в том, что их решения исполняются, а стратегия будет реализована.

Возвращаясь к транзитным грузовикам: самый острый вопрос в новой системе — где им ждать своего часа проезда по МКАД. «Нет никакой реализации межведомственных решений по созданию инфраструктуры», — убежден Даниил Рыбалко из STS Logistics. По его словам, в Подмосковье практически нет как охраняемых парковок-отстойников для тысяч машин, так и необходимой инфраструктуры для самих водителей — мест для ночлега, предприятий общепита и т. д. «Даже ГИБДД Московской области официально заявила, что для реализации этого ограничения необходимо построить 83 перехватывающие стоянки. Плюс к этому необходимо переделывать автозаправочные комплексы со стоянками на 20-30 автопоездов», — говорит Даниил Рыбалко. Столь же безрадостна ситуация с парковками и в черте города, говорят эксперты: их также не хватает, а стоянка на имеющихся грозит обернуться нешуточным счетом. К тому же сохранность груза никто не гарантирует.

Сейчас предполагается перенаправить транспортные потоки на две существующие окружные бетонки: А108 (большая бетонка, 550 км) и А107 (малая бетонка, 335 км). «Это узкие провинциальные и некачественные дороги, где движение осуществляется по одной полосе в каждом направлении», — говорит Даниил Рыбалко из STS Logistics. По его словам, эти трассы давно исчерпали свою пропускную способность. «Там и сейчас пробки, а если переместить на них еще и весь транзитный трафик, то там будет коллапс», — подчеркивает эксперт. «Транспортная сеть Подмосковья непригодна для того, чтобы пустить по ней весь грузовой трафик в объезд столицы», — соглашается Алексей Школьников, менеджер по транспортной логистике ЕКФ Electrotechnic. По мнению Юрия Шевченко, разгрузить столичный регион может новая транспортная система. «Важно создавать качественные пути автомобильного сообщения напрямую между региональными центрами, что позволило бы разгрузить московский транспортный узел», — убежден специалист.

Напомним, что *из федерального бюджета уже выделено 200 млрд руб. на ремонт и строительство подмосковных дорог.* К решению проблемы также подключили Минтранс России. «Сначала ограничивают въезд, а потом выделяют средства на реализацию возникших при этом проблем, — констатирует Даниил Рыбалко из STS Logistics. — Я считаю, что без конкретного решения всех этих проблем ограничение проезда по МКАД преждевременно». В итоге, глядя на удручающее состояние альтернативных магистралей с их железнодорожными переездами, из-за которых скоростное движение невозможно, водители большегрузных ТС предпочитают отстаиваться днем и проезжать через МКАД ночью. «Это увеличивает транзитное время доставки товара, — поясняет Алексей Школьников. — Как следствие — падает оборачиваемость транспортных средств, что неизбежно приведет к увеличению стоимости перевозок и цены товара на прилавках». «Покупатель в «Ашане» заплатит за подорожавший хлеб своим рублем», — прогнозирует и Кирилл Власов.

Специалисты сходятся в одном: необходимость преобразования транспортной системы столицы давно назрела, но принимать меры нужно комплексно и в правильном порядке: сначала альтернативные дороги, а уже потом запрет на въезд в город. Однако раз процесс запущен, остается только корректировать то, что уже есть. «Деловая Россия» предлагает сделать инициатором получения годовых и разовых разрешений на въезд на МКАД самих грузовладельцев. Упростить процедуру подачи документов, в том числе не требовать указания маршрута в пропуске или всей цепи договоров от грузовладельца до собственника подвижного состава. Кроме того, оформление пропусков должно происходить онлайн — на сайте госуслуг. Даниил Рыбалко напоминает: большегрузы едут в Москву не по своей воле. «В свое время никто не задумывался о градостроительной концепции, превращая каждую базу, завод или автоколону в склады», — напоминает специалист. Таким образом, помочь решить проблему транспортной перегрузки столицы на глобальном уровне можно, лишь выведя логистические терминалы за пределы МКАД (*Коммерсантъ-Логистика, 2013, 10 апреля*).

Научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин о пробках, расходах на дороги и подвижности населения

- Правительство хочет за десять лет вдвое увеличить объем дорожного строительства. Это реалистично?

- У нас два ограничителя: строительные цены, сложившиеся на текущий момент, и процент ВВП, который мы можем тратить на дорожное хозяйство. С этой точки зрения

таких объемов не получается. Сейчас мы и 1% ВВП не тратим, а для сохранения существующей сети и ее прироста нужно тратить 2,5%. Другая сторона дела — как деньги тратить. При сохранении нынешней системы подрядов, заказов и смет, даже если увеличить финансирование, ничего не получится. Надо больше вкладывать и разумно расходовать.

- Строительство платных автодорог поможет?

- Ничего плохого в платных дорогах нет, мера разумная. Вопрос в том, что существенных сдвигов за счет этого небольшого сегмента быть не может. Самый успешный опыт платных дорог — во Франции, но у них из 1 млн км дорог только 9,3% — платные.

- Как вы оцениваете планы по увеличению пропускной способности Транссиба и БАМа?

- На Транссибе сохраняется какое-то количество ресурсных сооружений, построенных еще при князе Хилкове, который был министром путей сообщения в 1895-1905 годах. С тех пор прошло 120 лет. Надо проводить капитальную реконструкцию, если мы хотим участвовать в мировом обороте. Что касается БАМа, то для нормальной эксплуатации дороги нужно двухпутное усиление. Зная инвестиционные бюджеты РЖД, не совсем понятно, откуда на это возьмутся деньги: это вопрос большой политики. Но хорошо, что такие задачи ставятся.

- Что даст планируемое объединение московских аэропортов в единый авиаузел?

- В финансовый холдинг можно объединить что угодно. Идея имеет право на существование, но к транспорту имеет малое отношение. Как были три аэропорта, так и останутся, смысла чисто транспортного никакого. Для единого авиаузла необходимо, чтобы между терминалами, объединенными в хаб, было собственное сообщение, а не через город. Если построить дугу Домодедово—Внуково—Шереметьево с рельсовыми и автомобильными дорогами, это — симпатичный проект.

- Многие думают, что все упирается в строительство третьей полосы в Домодедово...

- У нас в законодательстве написано, что ВПП не подлежат приватизации и не могут быть объектом частных инвестиций. Инфраструктура аэропорта — на здоровье, а ВПП — нельзя. От этой архаики надо отказываться.

- Правительство к 2018 году хочет почти в полтора раза увеличить показатель транспортной подвижности населения...

- А к 2030 году этот коэффициент (расстояние, которое среднестатистический житель страны проезжает в год на всех видах транспорта) хотят довести до 15 тыс. км на душу населения. По 2012 году у нас — 7 тыс. Для сравнения: в США, Канаде, Австралии — сильно за 25 тыс. В европейских странах с компактной территорией — 15-18 тыс., хотя, казалось бы, где там ездить. А от подвижности населения зависит рынок труда и социальное самочувствие. Чтобы жить в России, надо ездить, так что есть и гуманитарная компонента. Решение этой задачи упирается в низовую дорожную сеть: сейчас, например, распутица, и на значительной территории ноль подвижности, только на вертолете. И еще общественный транспорт, прежде всего железнодорожный. Немцы дотируют железные дороги не для защиты социально незащищенных слоев населения Баварии, а чтобы пробок в Мюнхене не было. Люди ездят на общественном транспорте *(Коммерсантъ Деньги, 2013, 8 апреля, №13).*

Проект строительства эстакады между Люблинской улицей и Остаповским проездом поддержан жителями района

Жители района Текстильщики на юго-востоке Москвы одобрили проект планировки эстакады по направлению Люблинская улица - Остаповский проезд на публичных слушаниях, сообщает информационный портал стройкомплекса столицы. В сообщении напоминает, что проектом предполагается строительство направленной эстакады-объезда с Люблинской улицы на Остаповский проезд через Курское направление Московской железной дороги (МЖД). Строительство направленной эстакады предполагает возможность осуществления разворота в подэстакадном пространстве. Протяженность эстакады составит 6 км. Также запланировано расширение проезжей части Остаповского проезда до четырех полос (по две в каждом направлении). Для удобства пешеходов предполагается устройство тротуаров длиной 3 м с двух сторон от проезжей части. Реализация проектных решений позволит обеспечить левоповоротное движение с Люблинской улицы на Волгоградский проспект в сторону центра, говорится в сообщении (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ, 2013, 8 апреля*).

Определены пять дорог в «новой Москве», которые будут реконструированы в первую очередь

«Работы по реконструкции Центральной улицы в Коммунарке и автодороги, соединяющей Киевское и Калужское шоссе от деревни Саларьево до деревни Мамыри, планируется начать в 2013 году», - сказал сотрудник пресс-службы 9 апреля. Работы начнутся также на Внуковском шоссе, дороге от деревни Рассказовка до поселка Московский, соединении Минского, Киевского и Калужского шоссе через город Троицк. «Все реконструированные участки будут вводиться поэтапно по мере завершения работ», - отметил представитель стройкомплекса столицы.

По его словам, *в 2013 году планируется разработать проектную документацию на строительство автомобильной дороги Солнцево-Бутово-Видное, а также подготовить проекты планировки территорий для дальнейшего проектирования и строительства автомобильных дорог Внуково-Остафьево-Домодедово*. «Транспортный каркас автомобильных дорог новых территорий будет сформирован из сети радиальных и хордовых направлений магистральных улиц I - II классов, магистральных улиц районного значения и существующих сельских дорог», - привел сотрудник пресс-службы слова главы департамента новых территорий Москвы Владимира Жидкина. По его словам, магистральные улицы I - II классов запланированы бесцветными (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ, 2013, 9 апреля*).

Платная трасса в обход города Одинцово (Московская область), которая соединит МКАД с Минским шоссе в Подмосковье, будет сдана осенью 2013 года

Платная трасса в обход города Одинцово (Московская область), которая соединит МКАД с Минским шоссе в Подмосковье, будет сдана осенью нынешнего года, сообщает ИТАР-ТАСС со ссылкой на заявление главы правления компании «Автодор» Сергея Кельбаха, которое он сделал на форуме «Россия-2013». «Обход Одинцово будет сдан в эксплуатацию осенью 2013 года, начало платной трассы Москва - Санкт-Петербург - осенью 2014 года», - отметил Кельбах. Председатель правления «Автодора» также выразил обеспокоенность отсутствием в России «четкой государственной политики в час-

ти развития магистральной сети и отсутствие синхронизации законодательных актов». **Строительство автомагистрали в обход города Одинцово протяженностью 18,7 км обойдется в 20 млрд рублей.** Проект реализуется на условиях концессии. Со стороны государства в строительных работ на 60 % участвует «Автодор». Стоимость проезда по платной дороге, которая позволит разгрузить Минское шоссе, предположительно составит около пяти рублей за километр (*Газета.ру, 2013, 19 апреля*).

«Одно окно» префектур Юго-Запада и Запада столицы закроется для желающих донести до городских властей свое мнение о реконструкции Ленинского проспекта

На публичных слушаниях проект планировки обсудили еще 11 апреля. На подачу предложений в письменном виде москвичам дали неделю. **Публичные слушания, состоявшиеся одновременно на шести площадках в районах, через которые проходит одна из главных городских магистралей, депутат Мосгордумы Олег Бочаров назвал «беспрецедентно открытыми».** Они собрали тысячи сторонников и противников «Нового Ленинского». И те и другие явились на дебаты во всеоружии: лозунги «Мы хотим ехать!» и «Эстакада? Да!!!» на плакатах соседствовали с «Не дадим закапывать нас в асфальт!». Власти вообще хотели не проводить слушания - закон это позволяет, говорят представители мэрии, но тогда не удалось бы достигнуть компромиссных решений по проекту. По мнению депутата, позиция жителей - «мы не дадим ничего делать» - так же плоха, как и позиция правительства Москвы - «мы все равно построим».

Так, по просьбе жителей домов, выходящих на Ленинский, власти отказались от строительства трех эстакад - на пересечении с Ломоносовским, Университетским проспектами и улицей Миклухо-Маклая. Их заменили тоннелями, что, по словам заммэра Марата Хуснуллина, приведет к удорожанию проекта на 2 млрд руб. и увеличению сроков строительства на полгода. На перекрестках с улицами Кравченко и Обручева проект планировки пока предусматривает эстакады, уточнил руководитель информационного центра «Новый Ленинский» Игорь Кураев. Судьбу этих развязок решит «фактор активности жителей» на общественных слушаниях и анализ внесенных ими предложений. «Под улицей Новаторов планируется строительство станции метро. Поэтому убрать дорогу под землю невозможно», - предупреждает Кураев.

Впрочем, **потерпеть полотно дороги у себя под окнами жители готовы в обмен на парковочные места под эстакадами.** Среди плюсов реконструкции трассы они называют замену всех наземных пешеходных переходов, в том числе и нерегулируемых, на подземные (проект планировки предусматривает пять новых переходов под Ленинским и по одному - под улицами Новаторов и Строителей), велодорожки и выделенную полосу для общественного транспорта, по которой можно будет быстро добраться от МКАД до площади Гагарина. Жителей Ломоносовского и Обручевского районов проект избавит от пробок, уверен Олег Бочаров. Однако в районе Якиманки, по его мнению, все равно останется напряжение. «Нужно решать вопрос с реконструкцией развязки советских времен у станции метро «Октябрьская», - говорит он. - Иначе площадь как стояла, так и будет стоять. Машины, которые пролетят без остановок по Ленинскому, упрутся в светофор, регулирующий левый поворот и съезд на Садовое кольцо». Но Калужская площадь исчерпала возможности для реконструкции, не согласен Игорь Кураев.

Большинство жителей на слушаниях высказались за реконструкцию трассы. Окончательное решение об утверждении проекта планировки участка Ленинского от МКАД

до площади Гагарина будет принято после того, как окружные комиссии обработают письменные предложения. На реализацию проекта потребуется 2,5 года. «Всем придется пройти через режим стройки, а это всегда некомфортно», - предупреждает Олег Бочаров (*РБК daily*, 2013, 18 апреля).

В Москве началось строительство участка дороги от Бусиновской развязки до Фестивальной улицы и развязки на пересечении с Фестивальной улицей

«В настоящее время ведутся подготовительные работы по переключению движения на части улицы Зеленоградской от Клинского проезда до железнодорожной станции Ховрино. Также в районе владения 17 по улице Зеленоградской сооружаются сваи под строительство фундаментов опор двух эстакад», - сказал сотрудник пресс-службы «Интерфаксу» 16 апреля. По его словам, на участке дороги от Бусиновской развязки до Фестивальной улицы предстоит построить 2,6 км дорог и четыре эстакады, суммарной длиной более полутора километров. «В районе развязки с Фестивальной улицей предстоит построить суммарно 5,3 км дорог, включая реконструкцию Фестивальной, Талдомской и Путейской улиц. Кроме этого будет сооружено 15 эстакад суммарной протяженностью более двух километров», - сказал представитель департамента. Он отметил, что строительство участка дороги и развязки с Фестивальной улицей позволит улучшить дорожную ситуацию в районе Ховрино и обеспечит автомобильное сообщение между районами Ховрино и Западное Дегунино, которые до этого были разделены железнодорожной веткой. Завершить строительство планируется в 2014 году, сказал сотрудник пресс-службы (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ*, 2013, 16 апреля).

Москва уже летом хочет предложить инвесторам строительство 31 транспортно-пересадочного узла (ТПУ)

Замглавы департамента транспорта Москвы Гамид Булатов рассказал, что ОАО «Московская кольцевая железная дорога» (МКЖД, 50% - у ОАО РЖД, 50% - у столицы) планирует летом начать заключение инвестсоглашений на строительство 31 ТПУ. Площадь «технологической» составляющей узлов, то есть транспортной инфраструктуры (пассажирских платформ, автовокзалов, переходов, парковок), 250 тыс. кв. м. «Чтобы инвесторы смогли окупить вложения, на каждый метр «технологической» площади должно приходиться два-три метра коммерческой. Такие параметры и будут закладываться при формировании земельных участков под ТПУ», - уточнил Булатов. Консультантом проекта выступала Cushman & Wakefield. Таким образом, инвесторы транспортных узлов на МКЖД в общей сложности смогут построить 500- 750 тыс. кв. м торговой недвижимости, офисных площадей и т. д. Градостроительные планы земельных участков получит МКЖД, с ней и будут заключать соглашения инвесторы.

Объем вложений в ТПУ может в среднем составлять от 2 млрд руб. и более, но в зависимости от пассажиропотока их размеры будут разными. В общей сложности инвестиции в 31 ТПУ предварительно оцениваются на уровне 60 млрд руб. Булатов сообщил, что, вероятнее всего, ТПУ будут разбиты на несколько лотов, примерно по пять-семь узлов. В каждом лоте будут как потенциально более привлекательные с коммерческой точки зрения ТПУ, так и менее интересные. Форма передачи прав на строительство узлов еще не определена. В МКЖД говорят, что может быть выбран и единый партнер на все ТПУ. **Самый большой трафик ожидается на станции Рязанская (рядом с метро «Нижегородская»), где пассажиропоток прогнозируется на**

уровне 16,3 тыс. человек в час. На втором месте - площадь Гагарина (метро «Ленинский проспект», 14,5 тыс.), на третьем - Сити (метро «Международная», 12,4 тыс.) В целом у семи ТПУ пассажиропоток превысит 10 тыс. человек в час, у остальных он колеблется в диапазоне 1,5-9,8 тыс. человек в час. «Технологическая» часть ТПУ будет принадлежать МКЖД, коммерческую сможет эксплуатировать инвестор, окупая свои затраты на строительство. Будет ли это передача площади в собственность или другая схема - вопрос переговоров.

Источник, знакомый с проектом, говорит, что предварительный интерес к нему проявляло около 10 компаний, в том числе группа «Ташир», ADG Group, O1 Properties, RGI International. Все они, за исключением O1 Properties (там от комментариев отказались), подтвердили интерес к проекту. Еще один источник добавил, что среди претендентов есть также AFI Development, и «ДС Девелопмент». ТПУ начали возводить еще при Юрии Лужкове: самые известные и крупные узлы построены у метро «Тушинская», «Выхино» и «Речной вокзал», в рамках новой транспортной программы все они должны быть модернизированы. В 2011 году в эксплуатацию введен узел около метро «Планерная», в 2012 году - более 10 плоскостных ТПУ (без капитальных объектов).

При запуске некоторых узлов возникали проблемы. В частности, в марте 2011 года столичные власти объявили о планах построить 49 ТПУ на месте действующих открытых рынков. Это вызвало сильнейшее недовольство торговцев, которые даже проводили митинги и объявляли голодовку в связи с закрытием рынков. А в декабре 2012 года московская прокуратура выявила хищения из городского бюджета в размере 25 млн руб., предназначавшихся для установки видеокамер и шлагбаумов на ТПУ «Тушинская». **Средняя сумма расходов на ТПУ, рассчитанная чиновниками (2 млрд руб.), близка к реальности - \$60 млн (или 1,8 млрд руб.) стоили работы при возведении ТПУ «Планерная».** По словам президента компании Q-tec (генподрядчик строительства) Сергея Безбородова, с учетом стоимости входа в проект и земли сумма могла составить порядка \$100 млн. «Но этот ТПУ слабо функционирует как транспортная развязка, фактически это торговый центр с паркингом», - поясняет он, добавляя, что ТПУ по западному образцу, с многоуровневыми развязками, может обойтись и в \$1 млрд. «Расходы на инфраструктуру должны финансироваться из бюджета, частным инвесторам они не под силу», - предупреждает Сергей Безбородов.

Учитывая, что сдавать инвестор сможет только часть площадей, на него переносится стоимость всех остальных расходов, и цена «метра» может достигать \$7- 8 тыс. В этом случае сроки окупаемости достигают почти 10 лет, тогда как обычно торговые центры в Москве окупаются за семь лет», - говорит Антон Коротаев. В Capital Group (построила первую очередь ТПУ у метро «Речной вокзал») представленные цифры стоимости строительства низкие, учитывая, что ТПУ - инженерно сложное сооружение. «Любой, даже самый примитивный ТПУ - это лучше, чем заставлять людей преодолевать огромные расстояния для пересадки с одного транспорта на другой. Поэтому все построенные до сих пор узлы транспортную ситуацию однозначно улучшили, - считает директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. - Но надо понимать, что действующие ТПУ - гораздо более скромные сооружения, чем планируемые на МКЖД» (*Коммерсантъ*, 2013, 17 апреля).

Движение по Большой Дмитровке в Москве станет односторонним

Движение автомобилей по улице Большая Дмитровка в центре Москвы в этом году станет односторонним, сообщил мэр столицы Сергей Собянин. «По Большой Дмитровке будет изменено движение машин, оно будет односторонним. Там будут расширены тротуары, появятся парковочные места», - сказал Собянин. Мэр добавил, что в этом году планируется обустроить около 26 километров пешеходных улиц в Москве и около 20 мест массового скопления людей в центре города. Прежде всего, это коснется площадей около станций метро. Кроме того, в центре Москвы будут благоустроены 20 скверов. «В течение нескольких лет мы должны максимально благоустроить центр города», - отметил мэр Москвы. В конце 2012 года, перед новогодними каникулами, в ЦАО открыли большую пешеходную зону от Тверской площади, включившую в себя Столешников и Камергерский переулки, Кузнецкий мост и Рождественку. Участки улично-дорожной сети, попавшие в пешеходный маршрут, закрыли для автомобилей с 11 января этого года, проезд автотранспорта в пешеходную зону для обслуживания предприятий и организаций осуществляется по специальным пропускам. Ранее власти Москвы сообщили, что намерены проложить к концу 2013 года 19 новых пешеходных маршрутов общей протяженностью 24,64 километра (*РИА Новости, 2013, 17 апреля*).

По итогам 2013 года Москва выйдет на третье место в мире по объемам капиталовложений, а также на первое-второе место по инвестициям в транспортную инфраструктуру

По итогам 2013 года Москва выйдет на третье место в мире по объемам капиталовложений, а также на первое-второе место по инвестициям в транспортную инфраструктуру, пишет ИТАР-ТАСС со ссылкой на заместителя мэра Москвы Марата Хуснуллина. «На сегодняшний день мы среди 27 крупнейших мировых агломераций занимаем 5-е место по объему капиталовложений, на 8-м месте - в категории «экономическое влияние», на 7-м месте по устойчивому развитию и окружающей среде. Я думаю, что по итогам тех программ, которые утверждены, по итогам 2013 года выйдем на третье место в мире по объему капиталовложений, и, наверное, будем на 1-2 месте по объему капиталовложений в транспортную инфраструктуру», - заявил Хуснуллин. По его словам, сейчас в Москве одновременно строится 42 млн кв.м. недвижимости, в стройке находится уже 100 км. метро и более 120 км. дорог и транспортной инфраструктуры. «В этом году мы планируем сдать 8,4 млн кв.м. недвижимости, таким образом, превысить максимальный уровень в 8,3 млн, который был достигнут в 2009 году», - добавил заместитель мэра Москвы (www.gazeta.ru, 2013, 17 апреля).

Транспортная развязка на юго-востоке столицы увеличит пропускную способность Рязанского проспекта на 40%

Проект планировки транспортной развязки на пересечении МКАД с Рязанским проспектом утвержден на заседании городского правительства 16 апреля. Как сообщил председатель Москомархитектуры Андрей Антипов на заседании, развязка - важнейший транспортный узел для улучшения транспортной ситуации в Южном и Юго-Восточном административных округах. «Существующая развязка представляет собой типовое решение предыдущих лет, то есть клеверная развязка», - уточнил А.Антипов. По его словам, проект планировки прошел публичные слушания в районе Выхино-Жулебино, в них приняло участие 30 человек. По словам главы Москомархитектуры,

проект предусматривает строительство левоповоротного съезда с Лермонтовского проспекта на внутреннюю сторону МКАД по направлению к Волгоградскому проспекту; левоповоротного съезда с внешней стороны МКАД (направление к Шоссе Энтузиастов на Рязанский проспект); правоповоротного съезда эстакадного типа с внутренней стороны МКАД на Рязанский проспект и другой инфраструктуры.

В ходе строительства предполагается также реконструировать путепровод эстакадного типа на пересечении МКАД с Рязанским проспектом, пост ДПС и другие объекты. По расчетам Москомархитектуры, пропускная способность Рязанского проспекта в ходе строительства транспортной развязки увеличится до 40% (до 4,5 тыс. автомобилей в час пик в одном направлении с 2300-3300). Кроме того, после запуска транспортной развязки вырастет пропускная способность МКАД. «Марат Шакирзянович (глава столичного стройкомплекса Марат Хуснуллин), я прошу вас в ближайшее время объявить конкурс на сооружение этой развязки и приступить в этом году к работе», - дал поручение мэр Москвы Сергей Собянин своему заместителю (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ*, 2013, 16 апреля).

Строительство 10 новых дорог запланировано в Новой Москве

В «Новой Москве» планируется строительство 10 дорог, которые соединят Боровское, Киевское и Калужское шоссе, сообщил глава столичного департамента развития новых территорий Владимир Жидкин. «В текущем году по плану строительство 10 дорог, которые организуют связи между Боровским, Киевским и Калужским шоссе», - сказал В.Жидкин на пресс-конференции 18 апреля. «Будет такая поперечная хорда между Киевским и Калужским шоссе», - сказал он. По его словам, также планируется соединить аэропорты Внуково и Остафьево легким рельсовым транспортом (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ*, 2013, 19 апреля).

Завершить реконструкцию Ярославского шоссе в Москве планируется в третьем квартале

Реконструкция Ярославского шоссе на территории Москвы с организацией на нем бессветофорного движения завершится в текущем году, сообщил столичный градоначальник Сергей Собянин на встрече с муниципальными депутатами Северо-Восточного округа 18 апреля. «Как вы знаете, мы начали эти работы лишь в марте прошлого года, и планируем их закончить в третьем квартале текущего года вместе с благоустройством, установкой дополнительных шумозащитных экранов, заменой оконных блоков», - сказал С.Собянин. Кроме того, по его словам, в 2013-2014 годах завершится реконструкция шоссе за пределами МКАД в поселке Северный. «И, что очень радует, федеральные власти, министерство транспорта твердо обещали нам в ближайшие годы продолжить реконструкцию своей части Ярославского и Дмитровского шоссе уже по территории Московской области», - добавил мэр (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ*, 2013, 19 апреля).

Санкт-Петербург

Конкурсной комиссии выбрать подрядчика на обслуживание КАД мешают опечатки в тексте

ФКУ «Дирекция по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга» (ДСТО) отстранила от участия в открытом аукционе на право обслуживать КАД обоих

участников — ООО «ЛенТрансСтрой» (ЛТС) и ЗАО «ПО «РОСДорСтрой»» (РДС). Члены аукционной комиссии нашли недостоверные сведения в обеих заявках, которые уже изучались дирекцией. В течение двух недель ДСТО должна объявить новый аукцион, стоимость которого должна сократиться по сравнению с нынешней стартовой ценой 1,42 млрд рублей. Сложившаяся ситуация начинает казаться абсурдной, если восстановить хронологию всех этапов розыгрыша права обслуживать КАД.

В сентябре 2012 года ДСТО объявила аукцион с начальной стоимостью в 1,42 млрд рублей. Согласно договору, подрядчик должен был осуществлять обслуживание КАД с 8 февраля 2013 года по 30 июня 2014 года. Претендентами на обслуживание кольцевой выступали ПО «РОСДорСтрой», которое работало на КАД с момента запуска движения по трассе, и структура ПО «Возрождение» — «ЛенТрансСтрой». За прошедшее время аукционная комиссия ДСТО трижды отказывала «ЛенТрансСтрою» в участии в тендере, находя в заявке претендента опiski. Победителем признавался «РОСДорСтрой», хотя в его заявке конкуренты также находили опiski и неточности. ФАС признавала обоснованными все жалобы ЛТС на незаконность действий ДСТО — и обязывала дирекцию провести новые торги.

В конце марта состоялось уже четвертое заседание аукционной комиссии, которая, наконец, допустила ЛТС до участия в конкурсе. Компания предлагала меньшую стоимость контракта, чем конкурент, поэтому ЛТС был признан победителем аукциона. Но контракт так и не был заключен с новоиспеченным подрядчиком: во-первых, необходимо было пересмотреть условия договора, поскольку он предполагал начало работ в феврале. Во-вторых, на тот момент действовала обеспечительная мера Арбитражного суда, который по обращению «ЛенТрансСтроя» запретил ДСТО заключать договор с кем бы то ни было до тех пор, пока суд не разберется с жалобой ЛТС. После ходатайства компании о снятии обеспечительной меры, которое было удовлетворено, ЛТС приблизился к заключению желанного контракта вплотную. Однако в конце прошлой недели аукционная заявка ЛТС вновь была признана дирекцией не соответствующей требованиям документации. По оценке комиссии ДСТО, заявка «ЛенТрансСтроя» содержит недостоверные сведения: один из технических показателей не соответствует ГОСТу, по которому предельно допустимая концентрация (ПДК) вредных веществ в воздухе рабочей зоны КАД не может превышать 10 мг/м³. В заявке ЛТС указано значение 14 мг/м³.

Комиссия ДСТО отстранила от участия в аукционе и «РОСДорСтрой», тоже найдя в его заявке недостоверные сведения. РДС указал ПДК вредных веществ в размере 5 мг/м³, что соответствует третьему классу опасности, а не четвертому, как указано в заявке претендента. Алексей Измайлов, начальник отдела информационного сопровождения ДСТО, рассказывает, что претензии к заявке «ЛенТрансСтроя» возникли уже на этапе заключения приложения к договору. Заявку РДС дирекция решила проверить еще раз, чтобы контракт не был заключен по остаточному принципу с компанией, в предложении которой есть несоответствия аукционной документации. «В течение двух недель будет объявлен новый аукцион, в котором сдвинутся сроки обслуживания и снизится стоимость контракта, поскольку большая часть обслуживания кольцевой придется на летнее время», — говорит Измайлов.

С февраля по временным договорам обслуживанием КАД занимается «РОСДорСтрой», финансовую сторону этих договоров 12 апреля Алексей Измайлов не смог уточнить. По его словам, текущий временный договор с РДС заканчивается, и ДСТО пролонгирует его до результатов нового аукциона. «Вы считаете, что все, что бывает подписано в нашей стране, не содержит ошибок?» — отреагировал Сергей

Шпаков, главный инженер ДСТО, на вопрос о том, как вышло, что аукционная комиссия несколько раз пропустила заявки претендентов, которые содержали недостоверные сведения. «ЛенТрансСтрой» будет обжаловать решение ДСТО в ФАС и в суде», — сообщил представитель «Возрождения» Максим Швецов. «Статья, на которую ссылается дирекция, определяет только две причины для отстранения участника на этапе заключения контракта: при ликвидации (банкротстве) компании или в случае приостановления деятельности предприятия. Все остальные основания для отстранения должны применяться на других этапах тендера», — говорит Швецов. По его словам, «ЛенТрансСтрой» не признает и технологических претензий дирекции. «Аукционная документация требовала, чтобы показатель, к которому сейчас дирекция предъявляет претензии, не превышал 15 мг/м³. Мы и указали — 14 мг/м³. Требования конкурсной документации приоритетнее, чем ГОСТ, на который ссылается сейчас дирекция», — рассказывает Максим Швецов. Представитель «Возрождения» называет отсылку к ГОС-Там, которые сейчас являются рекомендательными, «традиционной уловкой» конкурсных комиссий, которые оспариваются в ФАС (*Коммерсантъ С-Петербург, 2013, 15 апреля*).

Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга разместил два заказа на разработку предпроектной документации по подключению города-спутника Южного к дорожной сети Петербурга

По мнению экспертов, несмотря на то, что в городе есть масса других проектов, требующих бюджетных денег, оба объекта являются значимыми для города, поэтому сказать, что деньги будут направлены на второстепенные цели, нельзя. По данным федерального сайта госзаказа, КРТИ разместил два заказа на разработку предпроектной документации, касающейся дороги в город-спутник Южный, с начальной ценой контракта в 19,7 млн рублей и дорожного сообщения с «Лахта-центром» с начальной ценой контракта около 800 тыс. рублей. Согласно документации, вскрытие конвертов по обоим конкурсам будет производиться 6 мая 2013 года. И если по Южному минимальный срок выполнения работ 547 дней, а максимальный — 730 дней, то по «Лахта-центру» минимальный срок — 115 дней, а максимальный — 153 дня. В техническом задании по городу Южному говорится, что компания, выигравшая конкурс, должна подготовить схему транспортного сообщения города-спутника в границах кольцевой автодороги, Московского шоссе и административной границы Петербурга. Транспортная схема должна включать перечень необходимых к реконструкции, строительству и капитальному ремонту объектов улично-дорожной сети и автоматическую систему управления дорожным движением.

В материалах по «Лахта-центру» указано, что задача предпроектных работ в том, чтобы обеспечить транспортное подключение комплекса к дорожно-транспортной сети города, обеспечение пешеходной доступности «Лахта-центра», в том числе и для мало-мобильных групп населения. Будущий город-спутник Южный расположен на территории Пушкинского района Санкт-Петербурга по обе стороны от федеральной трассы М20. В рамках проекта планируется возвести около 4,3 млн кв. м жилья. Общий объем инвестиций составит 176 млрд рублей, реализует этот проект ООО «УК «Старт Девелопмент»». Проект «Лахта-центра» реализует ЗАО «Общественно-деловой центр «Охта»» на участке в 140 тыс. кв. м между Приморским шоссе и побережьем Финского залива в северо-западной части Петербурга. Высота башни — 463 м, ориентировочная стоимость — 20,8 млрд рублей (*Коммерсантъ, 2013, 15 апреля*).

В Ленобласти разработают стратегию развития автодорог до 2025 года

В Ленобласти будет разработана стратегия и программа развития автомобильных дорог региона до 2025 года. Это и другие предложения подготовила рабочая группа по развитию дорожного хозяйства региона. Их поддержали депутаты Законодательного Собрания области. По словам руководителя рабочей группы, вице-президента Союза строительных организаций Ленобласти Александра Брашно, эксперты, в частности, предлагают обл администрации провести реорганизацию органов управления дорожным хозяйством региона. Кроме того, рабочая группа рекомендует создать лабораторно-учебный центр подготовки специалистов для дорожной отрасли.

Предложено также сократить сроки перехода на новые нормативы содержания автомобильных дорог – с 2018 до 2015 года, а в этом году преобразовать государственные предприятия, подведомственные Комитету по дорожному хозяйству, в государственные бюджетные организации. *Для увеличения доходной части Дорожного фонда эксперты рекомендовали внести необходимые дополнения в закон «О дорожном фонде Ленинградской области».* По мнению членов рабочей группы, надо подготовить и внести дополнения в региональный закон о государственно-частном партнерстве, чтобы привлечь частные инвестиции в дорожное строительство на территории региона (www.bn.ru, 2013, 18 апреля).

Центральный округ

Тверская область в 2013 году направит более 2,2 млрд рублей на ремонт и реконструкцию дорог

«На большую часть этой суммы - 1,6 млрд рублей - уже заключены контракты. Оставшиеся 600 млн рублей будут проторгованы до начала июня, при этом все работы по ним являются переходящими на 2014 год», - отметил собеседник агентства. По его словам, дорожные работы в регионе начнутся, как только позволят погодные условия. «Наиболее сложная ситуация с качеством дорожного покрытия сегодня сложилась в городе Твери. Губернатор региона Андрей Шевелёв поручил незамедлительно поднять этот вопрос на профильном комитете Тверской городской думы с приглашением глав районов Твери и с заслушиванием отчетов по всем работам и срокам», - добавили в пресс-службе (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ*, 2013, 10 апреля).

Тульская область планирует удвоить затраты на ремонт муниципальных дорог в 2013 году

Власти Тульской области намерены выделить в 2013 году 200 млн рублей на проведение ремонтных работ дорог в муниципальных образованиях, сообщил глава региона Владимир Груздев. «Готовятся изменения в областной бюджет, которые предусматривают дополнительно 100 млн рублей на ремонт дорог, проводимый на условиях софинансирования. Таким образом, общий объем выделенных на эти цели средств составит 200 млн рублей», - сказал В.Груздев в ходе личного приема граждан 10 апреля. В общей сложности дорожный фонд Тульской области в 2013 году составит 4,4 млрд рублей. Ежегодно в регионе планируется отремонтировать не менее 500 км дорог. В.Груздев ранее заявлял, что власти Тульской области озабочены низкими темпами и качеством проводимых ремонтных дорожных работ и потребовал не оплачивать работу дорожни-

ков до полного устранения выявленных нарушений. Протяженность автодорог в Тульской области составляет более 5 тыс. км. В настоящее время техническим требованиям соответствуют только 50% дорог региона (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ, 2013, 11 апреля*).

Калужское шоссе под Тулой закрывается на ремонт до ноября

Из-за реконструкции железнодорожного моста до ноября будет закрыто движение автотранспорта по Калужскому шоссе под Тулой, сообщает 12 апреля пресс-служба областного правительства. Движение на Калужском шоссе будет прекращено 23 апреля. В связи с этим изменяются маршруты движения общественного транспорта и объездные пути. Закрытую дорогу можно будет объехать через Мясново, Косую Гору, Красные ворота или через южный подъезд автодороги «Тула-Щекино». Реконструкция путепровода позволит расширить проезжую часть с 7 до 9 метров, что увеличит пропускную способность путепровода и поднимет мост над железнодорожными путями на 1 метр, что обеспечит безопасное прохождение железнодорожных составов в связи с новыми требованиями. Финансирование ремонтных работ будет производиться из федерального бюджета. В 2013 году на реконструкцию путепровода выделяется 100 млн рублей, в 2014 году - порядка 119,9 млн рублей. В настоящее время правительством Тульской области прорабатывается вопрос о выделении дополнительного финансирования для завершения реконструкции путепровода в ноябре 2013 года, говорится в сообщении. Калужское шоссе входит в межобластную автомобильную дорогу Калуга - Тула - Михайлов - Рязань (*Интерфакс-Центр, 2013, 12 апреля*).

В Липецкой области на ремонт и содержание дорог выделяют более 900 млн рублей

Губернатор Липецкой области Олег Королев утвердил порядок предоставления из областного фонда софинансирования расходов субсидий на реализацию муниципальных программ по обеспечению дорожной деятельности по четырем направлениям. Как сообщает пресс-служба администрации региона, средства будут направлены местным бюджетам для проектирования и строительства автодорог, их содержания, капитального ремонта автодорог, а также капремонта дворовых территорий и проездов к дворам многоквартирных домов. На эти цели в 2013 году выделяется свыше 900 млн. рублей, две трети которых направляются на капитальный ремонт автодорог общего пользования местного значения. Такие субсидии муниципальные образования получают с 2012 года. Объем выделяемых на дорожное строительство ассигнований ежегодно растет. «Мы удваиваем средства в нынешнем году, еще в полтора раза больше предусматриваем на будущий год, однако этого пока еще недостаточно для приведения дорог в полный порядок. Кроме того, необходим постоянный контроль за нагрузкой на ось проезжающих по региональным автотрассам автомобилей», - сказал Олег Королев (*regions.ru, 2013, 18 апреля*).

На строительство дорог в Курске поступят 66 млн рублей из бюджета области

Губернатор Курской области Александр Михайлов подписал постановление, согласно которому городу Курску из областного бюджета будет предоставлена субсидия в размере 65,9 миллиона рублей. Более 30,4 миллиона рублей пойдут на строительство второй очереди дороги, соединяющей улицы Карла Маркса и Дубровинского, и свыше

35,5 миллиона - на магистраль от улицы Дубровинского до Фестивальной. Председатель дорожного управления Курской области Геннадий Бабаскин, отметил, что это значительно улучшит транспортную инфраструктуру областного центра, разгрузив центральную часть города (www.bn.ru, 2013, 19 апреля).

■ В Иванове началось строительство новой дороги

В Иванове началось строительство автодороги на улице Генерала Хлебникова. Об этом сообщили в управлении капитального строительства администрации города Иванова. 18 апреля с инспекционной поездкой на объекте побывали губернатор Ивановской области Михаил Мень, глава администрации Иванова Александр Кузьмичёв. **Строительство дорожной сети по ул. Генерала Хлебникова планируется завершить к сентябрю текущего года.** Новая дорожная сеть будет являться ключевым звеном перераспределения транспортных потоков из ближайших жилых районов (в первую очередь - микрорайонов № 30 и Московский) и магистральных улиц города в обход кольцевого пересечения улицы Лежневской и проспекта Строителей.

Главной особенностью проекта «Строительство дорожной сети по ул. Генерала Хлебникова на участке от ул. Кудряшова до ул. Шубиных с устройством искусственных сооружений» является прокладка ливневого коллектора диаметром 1200 мм и протяженностью 465 метров на глубине от 7 до 8,5 метров с ответвлениями и ливнеприемниками на участке от ул. Челюскинцев до ул. Ударников. Также проектом предусмотрены строительство автодороги с кольцевой развязкой на перекрестке улиц Шубиных и Генерала Хлебникова, монтаж линии наружного освещения, благоустройство территории, прилегающей к Московскому микрорайону, и устройство пожарного проезда. Кроме этого будет проведен ремонт улицы Генерала Хлебникова на участке от улицы Демьяна Бедного до улицы Куконковых, что позволит создать «дорогу-дублер» проспекту Строителей и организовать новый транспортный узел, в состав которого будут входить улицы Куконковых, Демьяна Бедного, Генерала Хлебникова, Лежневская, проспект Строителей (advis.ru, 2013, 19 апреля).

■ На содержание дорог в Костроме нужно в три раза больше средств

В год на содержание городских дорог Костромы по нормативам требуется 800 млн руб., а в настоящее время выделяется только 260 млн. Об этом заявил глава городской администрации Виктор Емец на встрече с инициативной группой автомобилистов. По его словам, администрация намерена обратиться за помощью к губернатору Костромской области, а также, возможно, взять целевой кредит с расчетом, чтобы иметь возможность вернуть его за счет доходов по итогам года. Кроме того, глава Костромы предложил создать четко структурированную инициативную группу или некоммерческую общественную организацию, которая могла бы организованно принять участие в деятельности по контролю за качеством ремонта дорог (www.bn.ru, 2013, 17 апреля).

Приволжский округ

Реконструкцией улицы Державной до трассы Уфа-аэропорт в Уфе займется СУ №1

ООО «Строительное управление №1» (СУ-1) по итогам аукциона Управления коммунального хозяйства и благоустройства Уфы выбрано подрядчиком реконструкции автодороги на улице Державной, на участке от улицы Заставной до автодороги Уфа-аэропорт в Кировском районе Уфы. Как следует из информации официального сайта размещения заказа, итоги аукциона были опубликованы 11 апреля. Заявки на участие в нем направляли две компании — помимо СУ-1 в нем приняло участие ООО «Дортрансстрой». Заявка «Дортрансстрой» не была допущена к отбору из-за ее несоответствия требованиям заказчика. СУ-1 предложила исполнить контракт за 66,18 млн руб. при начальной стоимости 66,51 млн руб., то есть с 0,5% дисконтом. С компанией, ставшей единственным участником, был заключен контракт на выполнение строительно-монтажных работ. В соответствии с ним подрядчик должен до 1 декабря провести реконструкцию автодороги на участке протяженностью 13 км, заменить грунт, обустроить железнодорожный переезд и водопропускные сооружения. По данным Kartoteka.ru, ООО «Строительное управление №1» зарегистрировано в 2009 году, занимается строительством, производством электромонтажных работ. Уставный капитал 10 тыс. руб. Учредителями компании являются физические лица Василий Кочков, Александр Янтимиров и Айдар Гуфранов (*Коммерсантъ*, 2013, 15 апреля).

Краевые власти снижают финансирование 2 очереди Восточного обхода в пользу новых объектов

Краевое правительство внесло поправки в краевую инвестиционную программу автодорожного строительства края на 2013-2015 годы (КИП АС). В пояснительной записке отмечается, что предполагается увеличение расходов на строительно-монтажные работы Восточного обхода (2 этап) в 2013 году на 110 млн руб., однако уже в 2014 и 2015 годах предполагается уменьшение финансирования этого объекта на 530,2 млн руб. В заксобрании края пояснили, что изменения являются «техническими». «Суммы, вероятно, будут возвращены во время рассмотрения проекта бюджета на 2014-2016 годы», - отметил собеседник. Общая стоимость проекта согласно КИПу в случае принятия поправок составит 2,8 млрд руб. **Высвобождающиеся средства власти направляют на десять дополнительных объектов.** В планы властей вошла реконструкция четырёх участков региональных дорог с устройством стационарных пунктов весового контроля (из расчёта на один участок реконструкции 38,6 млн руб.), двух участков дорог с устройством площадок для размещения передвижных пунктов весового контроля (из расчёта на один участок реконструкции 31,6 млн руб.).

Помимо этого властями запланирована реконструкция шести мостовых переходов (145,7 млн руб.), четыре из которых находятся на автомобильной дороге Пермь-Усть-Качка и два на дороге Кудымкар-Пожва. В 2013-2014 годах планируется провести проектные работы и экспертизу, а в 2015 году – начать реконструкцию мостовых переходов. Также краевой минтранс запланировал строительство объезда Кудеды мощностью 4 км. Проектная стоимость объекта, согласно данным КСП, определена в размере 202,6 млн руб. со сроком исполнения работ в 2013-2017 году. 10 апреля на ра-

бочей группе в заксобрании края министр транспорта Владимир Митюшников заявил, что стоимость объекта может составить около 400 млн руб.

Краевые власти перенаправляют расходы в размере 229 млн руб. с автодороги Пермь-Березники (участок 20-22 км) на реконструкцию в 2014 году участка Шоссе Космонавтов от реки Мулянки до аэропорта. Решение чиновники объясняют необходимостью модернизации всей существующей системы освещения автодороги, повышения безопасности движения (строительство дополнительных левых поворотов), выкупа земельных участков и строений, увеличением количества надземных пешеходных переходов. Таким образом затраты на дорогу в аэропорт в 2013 году сохранятся на уровне 700 млн руб., а в 2014 году возрастут до 1,3 млрд руб. Поправки одобрила парламентская рабочая группа по рассмотрению вопросов строительства объектов КИП АС. Вопрос предстоит также рассмотреть на ближайшем профильном комитете заксобрания и на «пленарке» 18 апреля. Отметим, что Владимир Митюшников просил принять изменения сразу в двух чтениях (*Коммерсантъ*, 2013, 11 апреля).

Объемы финансирования строительства автодорог в Башкирии в этом году составят около 7 млрд руб.

Это вдвое больше, чем в 2012 году, рассказал в ходе прямого эфира на телеканале БСТ 11 апреля глава региона Рустэм Хамитов. По его словам, еще 11 млрд руб. составляет бюджет Дорожного фонда республики, но «осилить» власти региона планируют около 9 млрд руб. Средства планируется направить на реконструкцию автодороги Уфа-Стерлитамак, завершение строительства объездной дороги возле села Кушнареново, а также начать строительство моста через Белую в Затоне. Глава региона признал при этом, что «внутригородские, внутрипоселковые дороги — беда, просто беда», незаасфальтированные улицы есть даже в микрорайонах, которые построены 20 лет назад. «На дорогах привыкли воровать, закладывают проекты такими, что оторопь берет», — заявил Хамитов и заметил, что это проблема у него «вот здесь сидит», показав на шею, чем сорвал аплодисменты аудитории, находившейся в студии (*Коммерсантъ*, 2013, 11 апреля).

В Самаре определились с обликом будущей магистрали «Центральная»

Правительство Самарской области определилось с выбором концепции развития будущей магистрали «Центральная» в Самаре. Решено, что новая дорога будет одноуровневой, но с возможностью в перспективе достроить дополнительные развязки и эстакады. Как ранее заявлял разработчик концепции магистрали, данный вариант рассчитан на перспективу развития общественного транспорта. Поэтому в рамках проекта решено обустроить специальные выделенные полосы и использовать «умные» светофоры, которые смогут обеспечивать «зеленую волну» для городских автобусов. Кроме того, решено продлить магистраль «Центральную» за площадь Урицкого до берега р. Самары, что позволит вывести ее к Южному и Фрунзенскому мостам. На I этапе реализации проекта планируется построить сперва боковые проезды - по три полосы в каждом направлении. После этого в центре пр. Карла Маркса предполагается приступить к обустройству основной магистрали с развязками на пересечениях с улицами города. Напомним, ранее власти Самарской области рассматривали две концепции развития магистрали «Центральной». Вторая предполагала обустройство дороги с непрерывным движением и двухуровневыми развязками (www.bn.ru, 2013, 11 апреля).

Уральский округ

На ремонт федеральных трасс в Челябинской области потратят более четырех миллиардов

На ремонт федеральных трасс в Челябинской области в 2013 году выделено 4,2 млрд рублей. Об этом заявил 17 апреля на пресс-конференции начальник ФКУ «Управление федеральных дорог «Южный Урал» Александр Луцет. По словам присутствующего также на пресс-конференции заместителя начальника управления Вадима Володина, в 2013 году планируется капитально отремонтировать 210 км и построить четыре километра дорог. «Ремонты в 2013 году не станут проблемой для пользователей. Места проведения работ будут отгорожены и отмечены знаками. Протяженность таких участков составит не более 300 метров», - уточнил он.

Отметим, что на трассе М5 будет отремонтировано 106 км дорожного покрытия в районе реки Сим, границе Европы-Азии, Златоуста и Сатки. На автодороге Челябинск-Троицк запланирован ремонт 32 км от Южноуральска до Троицка. Также будет отремонтировано 65 км трассы Челябинск-Екатеринбург. По оценке Александра Луцета, состояние федеральных дорог после схода снега удовлетворительное. «Слово «ямочный ремонт» как категория у нас уничтожена. Никаких ведер и протапывания на месте на федеральных дорогах нет. При строительстве и реконструкции дорог используются новые технологии. Ежемесячно проходят проверки», - рассказал он и добавил, что текущий ремонт пройдет с 25 апреля по 25 июня.

В 2013 году планируется привести в порядок порядка 35% участков магистральных дорог - 210 километров. 100 километров будут отремонтированы на трассе М-5. Как сообщили в пресс-службе управления федеральных автодорог «Южный Урал», в ремонтный список вошли участки возле городов Сим, Златоуст и Сатка. На трассе Челябинск-Екатеринбург планируется обновить 65 километров, на М-36 (Южноуральск-Троицк) - 32 километра, на М-51 (возле поселка Вахрушево) - 11 километров. В ведомстве отметили, что федеральные трассы в Челябинской области находятся в удовлетворительном состоянии. Недостатки, конечно, есть. Однако латать дыры нет необходимости. Понятия ямочный ремонт для дорожников вообще не существует. Текущее обновление начнется 25 апреля 2013 года. Ежегодно на него выделяется более 4 миллиардов рублей. Для того, чтобы привести все магистрали в порядок, необходимо порядка 100-120 миллиардов (*uralpolit.ru, 2013, 17 апреля*).

В Первоуральске начался ямочный ремонт

Первоуральские коммунальщики приступили 18 апреля к ямочному ремонту. Дыры латают традиционно - с помощью минимального количества техники и дорожных рабочих. Уникальная техника за шесть миллионов рублей появилась в жилищно-коммунальном хозяйстве Первоуральска в 2008 году. Щедрый подарок городу сделал предприниматель Игорь Ковпак. Немецкая фреза на тот момент не имела аналогов ни в Свердловской области, ни в Уральском регионе. Долгожданную технику первоуральцы тогда стали объезжать сразу же - еще машина не коснулась земли, а сотрудники ЖКХ вовсю изучали инструкцию. Еще через три года коммунальный автопарк пополнился новым приобретением за два с половиной миллиона. Тоже подарок от предпринимателя. Ремонтировать дорожное покрытие стало возможным с помощью метода инфракрасного нагрева. Технология позволяла использовать старый асфальт, а значит - сни-

зять затраты на латание ям. Планы на машину были действительно наполеоновские - использовать технику собирались поздней осенью и ранней весной.

Сегодня ямочный ремонт на дорогах Первоуральска до сих пор делают по-старинке. Пескоразбрасыватели, каток, погрузчики и несколько рабочих женщин латают выбоины на проспекте Ильича. В выбоины сейчас укладывают холодный асфальт. Рабочие говорят - мера временная, как камни, которыми недавно засыпали ямы на Первоуральских дорогах. На сколько времени хватит косметического ремонта - почувствуют на себе водители. Им ясно, что асфальтная присыпка исчезнет совсем скоро, точно также, как исчезнут деньги из бюджета, выброшенные по сути на ветер.

Первоуральским автомобилистам, пожалуй, стоит взять пример с коммунальщиков - они подаренную дорогостоящую технику на ухабистые дороги города не выпускают. Может, берегут, а может её давно уже нет и в помине. И если журналистам чиновники подарки не показали, то может быть покажут работникам прокуратуры. На видео видно, как в только что уложенном асфальте появляется колея, и асфальт попросту разбрасывает в разные стороны. МПО ЖКХ «закопает» ещё 15 тонн холодного асфальта, который через несколько недель «пропадет» и на его месте образуются все те же привычные ямы (www.pervo.ru, 2013, 18 апреля).

Сибирский округ

Финансирование ремонта федеральных дорог в Сибири в 2013 году возрастет вдвое

- Министерство транспорта РФ в 2013 году вдвое увеличило финансирование работ по ремонту и капитальному ремонту подведомственных автодорог в Сибири по сравнению с 2012 годом - до 4 млрд рублей, сказал начальник Федерального управления автомобильных дорог «Сибирь» Дмитрий Тулеев в ходе онлайн-конференции. **В том числе финансирование капитального ремонта возрастет в 2,3 раза, до 1,9 млрд рублей.** В план капремонта включено шесть участков капитального ремонта - по два в Новосибирской, Кемеровской и Омской областях, их общая протяженность составит более 63 км: в Новосибирской области - 16 км, в Кемеровской - 13 км, в Омской - 34 км. По словам Д.Тулеева, ремонт покрытия в течение года будет выполнен на 31 объекте общей протяженностью около 458 км, что составляет почти 20% от общей протяженности сети. В Новосибирской области будет отремонтировано 10 участков протяженностью 124 км, в Омской - 11 участков (около 164 км), в Кузбассе - 10 участков (107 км).

В Омской области будет отремонтирован мост через реку Иртыш протяженностью 621,6 метра за 79 млн рублей. Капремонт будет выполнен на путепроводе через железную дорогу на автодороге М-51 «Байкал» в Новосибирской области и водопропускной трубе на автодороге М-53 в Кемеровской области. Общая протяженность капитально отремонтированных объектов составит 117 погонных метров на сумму около 62 млн рублей. «Мы рассчитываем на дальнейший рост федерального финансирования капитального ремонта сети федеральных автодорог. В 2014 году этот показатель должен составить 100% норматива, а к 2018 году, согласно политике Федерального дорожного агентства, мы должны выйти на нормативное содержание подведомственных дорог», - добавил Д.Тулеев (Interfax-Russia.ru, 2013, 10 апреля).

Дальневосточный округ

Инвестиции в строительство моста в Амурской области составят от 9 до 15,5 млрд рублей

Строительство автодорожного моста через реку Зея в Амурской области будет стоить от 9 до 15,5 млрд рублей, сообщила пресс-служба правительства региона. «В техзадание предварительно внесли три варианта проектирования: металлический мост автодороги 2-й категории четырехполосный, его ориентировочная стоимость 15,5 млрд рублей, металлический мост 3-й категории двухполосный стоимостью почти 9 млрд рублей и вантовый двухпильонный мост на две полосы стоимостью около 14 млрд рублей», - приводятся в сообщении слова министра транспорта Амурской области Сергея Садовникова. Проект предполагается выставить на публичные слушания, чтобы общественность могла участвовать в выборе месторасположения и варианта проекта моста. После этих процедур финансовые затраты будут конкретизироваться.

На данный момент определены три возможных места размещения моста: с выходом на улицу Октябрьскую, улицу Магистральную или улицу Горького в областном центре. Строительство автодорожного моста через Зею заложено в госпрограмму развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2018 года. Ранее сообщалось, что строительство нового автомобильного моста через Зею к Благовещенску начнется в 2014 году. Действующий мост эксплуатируется с 1981 года и за 31 год ни разу не проходил капремонта. Нагрузка на этот объект превышена уже почти в 4 раза. В день по мосту проходит по 13 тыс. единиц техники (*ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ, 2013, 8 апреля*).

Мост через реку Зея в Амурской области может обойтись госбюджету от 9 до 15,5 млрд руб.

По утверждению министра транспорта области Сергея Садовникова, в техзадание внесено два варианта строительства металлического моста — для четырехполосной дороги второй категории с ориентировочной стоимостью 15,5 млрд руб. и для двухполосной дороги третьей категории стоимостью 9 млрд руб. Также предусмотрено строительство вантового двухпильонного моста на две полосы с возможностью создания резервной полосы для экстренных случаев. Его предварительная стоимость около 14 млрд руб. Рассматривается три места размещения моста — с выходом на ул. Октябрьская, ул. Магистральная или на ул. Горького. Окончательное решение о выборе проекта моста будет приниматься с учетом всех расчетов, вариантного проектирования и выбора общественности после публичных слушаний, дата которых еще не назначена. Как отмечается, проект внесен в федеральную госпрограмму по развитию Дальнего Востока и Забайкалья до 2018 года (*Коммерсантъ Хабаровск, 2013, 9 апреля*).

На дороге, построенной к саммиту АТЭС во Владивостоке, провалился асфальт

Во Владивостоке из-за прокладки канализации просел асфальт на построенной к саммиту АТЭС-2012 дороге в бухту Золотой Рог, сообщает администрация Приморского края. «В результате прокладки канализационных труб произошла просадка асфальта на съезде с улицы Окатова в сторону улицы Олега Кошевого, на примыкании съезда к торговому центру «Махаон»», — говорится в сообщении. На место выехали специали-

сты департамента дорожного хозяйства края. Организации, которая вела строительство дороги «Бухта Патрокл — мост через бухту Золотой Рог», уже выписали предписание, она должна устранить образовавшуюся яму в ближайшее время. О том, с какими последствиями еще столкнулся Владивосток после проведенного там саммита АТЭС, читайте в материале газеты «За саммит ответят» (*Коммерсантъ*, 2013, 17 апреля).

Властям Приморья отказано в компенсации за недостроенную трассу

Арбитражный суд Приморья отказал краевому департаменту дорожного хозяйства во взыскании с Тихоокеанской мостостроительной компании (ТМК) более 71 млн руб. за нарушение условий госконтракта по строительству трассы к саммиту АТЭС во Владивостоке, сообщила представитель суда Инга Солодовник. Строительство магистрали «поселок Новый — полуостров Де-Фриз — Седанка — бухта Патрокл с низководным мостом Де-Фриз — Седанка» началось в ноябре 2009 года. Предполагалось, что объект стоимостью 29 млрд руб. будет сдан в эксплуатацию к открытию саммита. Однако до сих пор трасса, на которой неоднократно происходили обрушения подпорных стен, полностью не сдана в эксплуатацию. «Суд отказал в иске департамента к ТМК. О причинах отказа пока не сообщается, так как полностью решение суда будет подготовлено в течение пяти дней. В настоящее время имеется только резолютивная часть решения», — сказала собеседница.

Как сообщил представитель департамента дорожного хозяйства, иск на многомиллионную сумму был предъявлен департаментом в связи с нарушением ТМК условий госконтрактов на выполнение работ по строительству участков автодороги. «Суммы исковых требований, помимо штрафных санкций за нарушение сроков исполнения госконтракта, содержали суммы, подлежащие возврату в соответствии с условиями госконтракта подрядной организацией в федеральный и краевой бюджет после завершения работ на объекте и полученные от реализации временных зданий, сооружений и конструкций, используемых при строительстве», — сказал собеседник. По его словам, суммы штрафных санкций, предъявленные департаментом, рассчитывались исходя из объемов работ, подлежащих выполнению в определенный период по условиям госконтракта, и объемов работ, фактически выполненных подрядчиком за тот же период (*Коммерсантъ Владивосток*, 2013, 17 апреля).

Южный округ

В плане транспортной инфраструктуры Сочи признали готовым к принятию гостей и участников Олимпийских игр-2014

На данный момент работы по обеспечению всей необходимой инфраструктуры выполнены на 77,4%, более чем на 115 млрд руб. Общая стоимость работ оценивается в 150 млрд рублей. Данные по объему выполненных работ были озвучены в ходе выездной инспекции в город Сочи главы Росавтодора Романа Старовойта. В 2012—2013 годах в эксплуатацию были введены транспортные развязки «Стадион» и «Адлерское кольцо», развязка на пересечении Виноградской и Донской улиц, первая очередь дублера Курортного проспекта, первый этап федеральной автомобильной дороги М27 на участке Адлер — Веселое. «В ходе олимпийского строительства объектов транспортной инфраструктуры 13,1% средств федерального бюджета (19,66 млрд руб.) уже направлено непосредственно гражданам и в бюджет города-курорта в виде налоговых от-

числений, выплаты заработной платы жителям Сочи, занятым в строительстве, а также на выкуп земельных участков и недвижимого имущества. Этот факт, несомненно, является показательным. Помимо обеспечения потребностей жителей и гостей города во время проведения Олимпийских игр строящиеся инфраструктурные объекты в первую очередь должны качественно повлиять на комфорт горожан. Положительные результаты мы уже можем наблюдать», — отметил Старовойт.

Всего для размещения транспортных олимпийских объектов федерального значения Росавтодора были выкуплены земельные участки и объекты недвижимости, принадлежащие гражданам и юридическим лицам, на общую сумму 9,43 млрд руб. Для переселения граждан, чьи земельные участки и расположенное на них имущество подлежали изъятию для размещения объектов Росавтодора, было построено 217 индивидуальных жилых домов общей площадью 25,33 тыс. кв. м на сумму 1,81 млрд руб. На закупки строительных материалов на предприятиях города Сочи было потрачено более 860 млн руб. На приобретение инертных материалов и металлоконструкций в других регионах было направлено более 6,76 млрд руб. (*RBK daily, 2013, 12 апреля*).

В Волгограде прошел митинг против плохих дорог

7 апреля автомобилисты Волгограда в очередной раз вышли на площадь Павших Борцов, чтобы потребовать у власти принять реальные меры для решения проблемы плохих дорог. Организаторами акции стали активисты волгоградского отделения всероссийской общественной организации «Движение автомобилистов России», к которым в этот раз присоединилось региональное отделение общественной организации «Опора России». «Фактически дорог у нас нет! — заявил от имени собравшихся председатель волгоградского отделения всероссийской общественной организации «Движение автомобилистов России» Армен Оганесян. — В реальности на ремонт одного квадратного метра дорог в Волгограде выделяется 21 рубль 22 копейки, в Перми эта цифра составляет 115 рублей, в Саратове 51 рубль, в Самаре — 91 рубль. При этом необходимые затраты на ремонт дорог который год финансируются в объеме порядка 25%. По ямочному ремонту ситуация еще хуже!» Заданный лидером тон поддержали и другие выступавшие, отметившие, что собрались на площади, чтобы потребовать от власти реальных шагов для решения проблемы. В их числе — строительство Третьей продольной и нулевой рокадной магистрали, которые могли бы разгрузить Вторую продольную. От лица предпринимателей Волгограда заместитель председателя регионального отделения «Опоры России» Андрей Удахин заявил, что отсутствие нормальных дорог тормозит развитие экономики региона (*Коммерсантъ Волгоград, 2013, 9 апреля*).

ПРОИЗВОДСТВО ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ И МАТЕРИАЛОВ

Производство дорожно-строительных материалов

В Волгограде заканчивается монтаж асфальтового завода австрийской компании Strabag SE

В Волгограде завершается монтаж комплектующих завода по производству асфальто-бетонной смеси компании Strabag SE. К концу апреля на площадке в 5 га в поселке Максима Горького австрийцы планируют полностью возвести предприятие мощностью 250 тонн асфальто-бетонной смеси в час, а в начале мая — запустить его. Изначально завод, произведенный в Германии, был смонтирован в Польше и обеспечивал подготовку к Чемпионату Европы по футболу-2012; в Волгоград был перевезен по частям. Официальный представитель Strabag SE в ЮФО Михаил Калонкин пояснил, что Волгоград станет одним из первых городов России, где будет изготавливаться шумопоглощающий асфальт. При этом его цена останется на уровне средней стоимости по государственным аукционам — 3-3,5 тыс. руб. за тонну в зависимости от вида асфальта. Смесь будет вырабатываться без добавления песка, с включением только гранитного щебня разных фракций, битума, силиконов и других влияющих на свойства покрытия добавок.

По словам Михаила Калонкина, в течение первого года на предприятии будет работать польский и немецкий персонал, поскольку пока в Волгограде нет квалифицированных специалистов, знакомых с немецким оборудованием. Сейчас на монтажных работах задействованы 16 специалистов, однако уже начат прием на работу местных сотрудников, которые в течение года пройдут обучение и заменят иностранцев. Strabag SE рассматривает возможность поставки в Волгоград второго подобного завода, а также мобильного варианта предприятия для отдаленных районов Волгоградской области. Компания дает 5-летнюю гарантию на асфальтовую смесь и 10-летнюю — на дорожное покрытие, что будет обеспечиваться собственной лабораторной системой контроля качества.

В скором времени Strabag уже приступит к капитальному ремонту участка камышинской трассы, где стоимость работ составит 700 млн рублей. На специальном совещании в правительстве Волгоградской области также рассматривался вопрос о перегонке из Польши 250 единиц техники Strabag SE общей стоимостью 2 млрд рублей. Техника полностью «укомплектована» обслуживающими специалистами. В целом в реконструкцию Первой и Второй продольных магистралей (самые протяженные дороги Волгограда) компания готова инвестировать в течение 5 лет около 5 млрд рублей с последующей компенсацией этих средств из бюджета региона. Однако пока в правительстве региона нет решения по этому вопросу.

Премьер-министр региона Олег Керсанов лишь пояснил, что Strabag впервые обратила внимание на Волгоградскую область еще в 2010 году. «Однако дело сдвинулось только сейчас, поскольку все административные барьеры, препятствующие проекту, будут ликвидироваться в особом порядке», — заявил Керсанов. Напомним, в различных рейтингах дороги Волгограда регулярно признаются худшими среди всех городов-миллионников России. Эксперты считают, что австрийцы могут помочь Волгограду в решении его дорожных проблем. «У Strabag очень жесткий контроль качества на протяжении всего производственного цикла — от изготовления материалов до самих

дорожных работ, — отметил профессор кафедры «Автомобильные дороги», директор института транспортного строительства ВолгГАСУ Михаил Девятов. — Однако важен вопрос финансирования, которого на сегодняшний день недостает всем городам-миллионникам. Чтобы привести их дорожную сеть в порядок, необходимо ежегодно направлять на дорожную сферу каждого областного центра 8-12 млрд рублей вплоть до 2025 года» (*Коммерсантъ Волгоград*, 2013, 20 апреля).

Представители ОАО «Коростенский щебзавод» заявили о давлении со стороны рейдерских группировок

18 апреля 2013 года в информационном агентстве «RegioNews» представители коллектива ОАО «Коростенский щебзавод» заявили о давлении на предприятия со стороны рейдерских группировок и угрозы жизни акционерам и работникам предприятия. Трудовой коллектив предприятия был вынужден обратиться с открытым заявлением к Президенту Украины, Премьер-министру, Генеральному прокурору. В обращении коллектива предприятия идет речь об том, что свои усилия в рейдерском захвате объединили Сергей Тищенко (владелец группы компаний «Фактор», банка «Фортуна-банк»), а по совместительству - бизнес-партнер и давний друг заместителя фракции «Батькивщина» в Верховной Раде Украины народного депутата Сергея Пашинского, гранитный магнат Игорь Наумец (владелец группы компаний «Юнигран», Малинского и Коростенского карьеров), народный депутат Владимир Пехов (член депутатской фракции Партии регионов в Верховной Раде Украины). Как видим депутаты ПР и БЮТ могут найти общий язык, если это касается их шкурных интересов.

Акционер Тищенко слывет неудачником, который уже обанкротился несколько предприятий, в частности: Коростенский молочный завод, Коростенский фарфоровый завод. На ладан дышит Коростенский завод химического машиностроения, акционером которого также есть Тищенко. По словам представителей трудового коллектива «Коростенский щебзавод», игнорируя эту проблему, власть дает молчаливое согласие на новый «дербан». Это уже носит массовый характер в Украине, а значит, власть не контролирует этот процесс. Такая бездеятельность в борьбе с рейдерством - приведет к стагнации экономики государства через «отмирания» финансово активных предприятий-производителей. Ведь просто некому будет платить налоги, и наполнять бюджет страны. Кроме того, надо учесть еще и социальную сторону этого вопроса, ведь на улице окажутся работники предприятий, то они пополнят ряды безработных.

Люди прекрасно понимают, что для своего обогащения, рейдеры воруют у них будущее. Поэтому приехали просить защиты у власти и правоохранительных структур в Киеве. Ведь местная власть не реагирует на эту проблему, а милиция даже не выезжает по вызову. Если люди из Коростеня ездят просить защиты в Киеве, так как губернатор Сергей Рыжук их не слышит, то не удивительно, что при таком руководителе Житомирская область отстает в обще - украинском рейтинге. Такая реакция областной власти удивительна, ведь увлечение и в дальнейшем банкротство завода может существенно повлиять на бюджет области. Это приведет к потере до 40% бюджета Коростенского района. Если государство не поможет через свои исполнительные структуры в этой ситуации, то люди вынуждены прибегнуть к радикальным действиям, чтобы защитить свои рабочие места. Кто будет отвечать за возможное кровопролитие в Коростене? Люди на грани, им есть что терять и они готовы выходить и защищать себя сами. Ведь коллектив предприятия стоит перед выбором: противодействовать рейдерам

самостоятельно, защищая свои рабочие места и собственность, или потерять работу и деградировать вместе с районом (*versii.com, 2013, 19 апреля*).

В Ульяновской области запущено пять асфальтобетонных заводов

В пяти муниципалитетах Ульяновской области запустили асфальтобетонные заводы. Предприятия начали работу в Инзенском, Кузоватовском, Мелекесском, Николаевском и Старомайнском районах. Всего для реконструкции межрайонных дорог планируется задействовать 18 асфальтобетонных заводов. Из них три – новые заводы в рабочем посёлке Чердаклы с производительностью 160 тонн в час, в рабочем посёлке Карсун (80 тонн в час) и в рабочем посёлке Николаевка- (80 тонн в час). Запустить все производства планируется -до 10 мая 2013 года, сообщают в пресс-службе областного правительства. В настоящее время на предприятиях заготавливают необходимые дорожно-строительные материалы. Уже заготовлено 27 тысяч тонн песка, 18 тысяч тонн щебня и три тысячи тонн битума. К ремонту дорог планируется приступить в мае (*media73.ru, 2013, 19 апреля*).

В Прокопьевске запустили асфальтобетонный завод

Асфальтобетонный завод 19 апреля выпустил первую партию продукции. А прокопьевские дорожники открыли сезон ямочного ремонта. Подготовительные работы начали в самых проблемных районах. Техника работала на участке от кругового движения площади Вокзальной до шахты имени Ворошилова. Технология производства асфальтобетона в общем проста: смесь щебня и песка, дорожного битума и специальных добавок соединяются в нагретом состоянии. Асфальтовые ингредиенты, говорят на участке, завезены в полном объеме: уголь и минеральные материалы местные, мазут - из Ачинска, нефтебитум - из Уфы. Теперь слово за дорожниками: асфальта будут делать столько, сколько смогут уложить. Так что впереди у всех горячий сезон: суровая сибирская зима расстаралась. Дорожный десант уже работает в районе шахты имени Ворошилова, далее в списке первоочередных задач улица Союзная на Красной горке. Ремонт начнется от дома №61 до №60 по улице Космодемьянской с заходом в дворовые территории. Всего за теплое время года новые асфальтовые одежды появятся на более, чем двадцати тысячах квадратных метров дорожного полотна (*27trk.ru, 2013, 19 апреля*).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Указатель упоминаемых предприятий и организаций

A

ADG Group 20

AFI Development 20

C

Capital Group 20

Cushman & Wakefield 19

D

DHL Express 14

E

EKF Electrotechnic 15

O

O1 Properties 20

Q

Q-tec 20

R

RGI International 20

S

S&P 6

Strabag SE 35

STS Logistics 14, 15

T

TeamBridge 14

A

Автодор 8, 10, 17

АИЖК 5

B

Возрождение 23, 24

Д

Движение автомобилистов России 34

Движение без опасности 5

Деловая Россия 13, 14, 15

Дортрансстрой 28

ДС Девелопмент 20

K

Коростенский молочный завод 36

Коростенский фарфоровый завод 36

Коростенский щебзавод 36

L

ЛенТрансСтрой 23, 24

M

Московская кольцевая железная дорога 19

H

НИИ транспорта и дорожного хозяйства 15

O

Оборонпром 5

Опора России 34

P

РЖД 5, 7, 16, 19

Росавтодор 34

РОСДорСтрой 23

Роснано 5

C

Строительное управление №1 28

T

Ташир 20

Тихоокеанская мостостроительная компания 33

Y

УК «Старт Девелопмент» 24

F

Фактор 36

Фортуна-банк 36

ФСК 5

Y

Юнигран 36