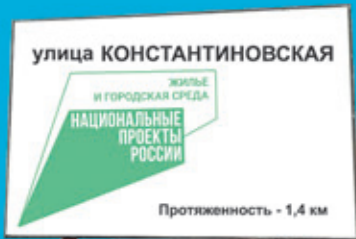




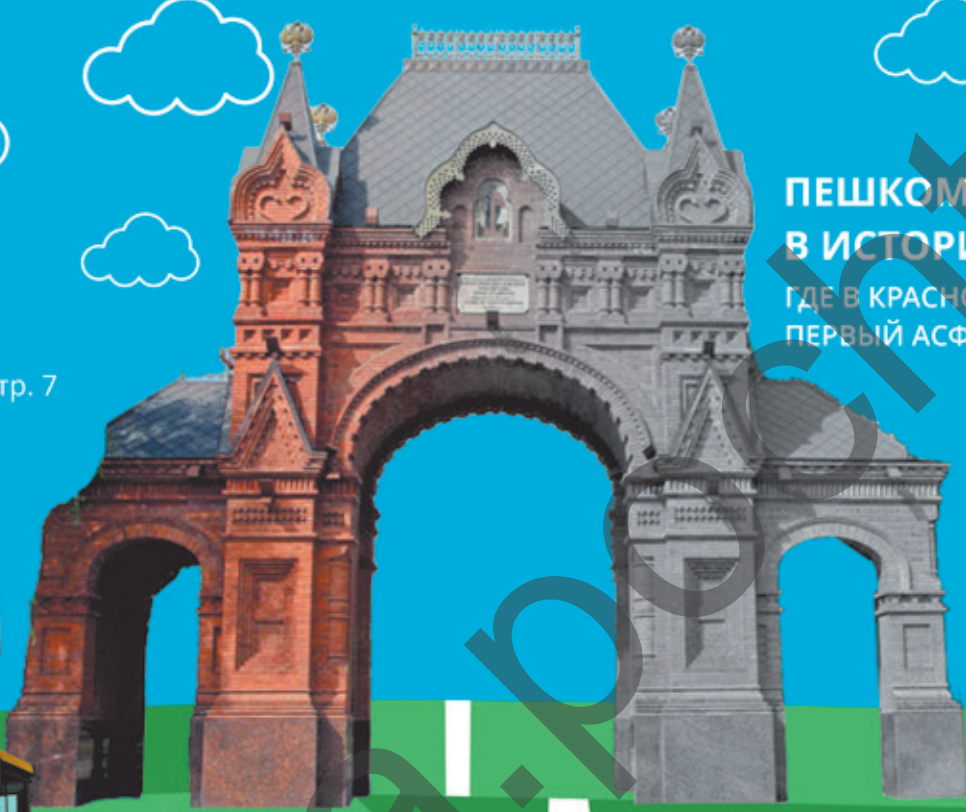
Дороги, которые мы выбираем

СПЕЦПРОЕКТ

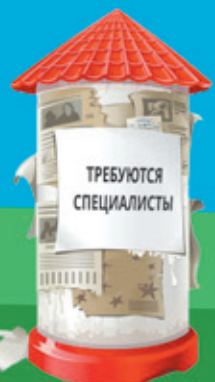
**С НУЛЯ ДА
В ЧИСТОМ ПОЛЕ:
КАК СТРОИЛИ ДОРОГУ
В ПЛОДОРОДНОМ-2** стр. 7



**ПЕШКОМ
В ИСТОРИЮ:
ГДЕ В КРАСНОДАРЕ ПРОЛОЖИЛИ
ПЕРВЫЙ АСФАЛЬТ?** стр.13



**ВАКАНСИИ:
ГДЕ ГОТОВЯТ
МОЛОДЫЕ
КАДРЫ?** стр. 9



**ЭКСПЕРТНОЕ
МНЕНИЕ:
О ТЕХНОЛОГИИ
СТРОИТЕЛЬСТВА
МАГИСТРАЛЕЙ** стр. 14



**ИНТЕРВЬЮ
С ДИРЕКТОРОМ
ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА
И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
АНДРЕЕМ БЕЛУГИНЫМ** стр. 6



**ОТ ПРОЕКТА
ДО ТРАССЫ:
СМЕЖНИКИ ДОРОЖНОГО
ХОЗЯЙСТВА** стр. 15



**ТОП-6
ПРОЕКТОВ ДОРОГ,
О КОТОРЫХ
МЫ МЕЧТАЕМ** стр. 9



Следующий номер «КИ» выйдет во вторник, 22.10.





Дороги, о которых мы мечтаем

Редакционный обзор. Мы собрали топ-6 проектов, которые могут существенно облегчить нам жизнь

В течение пяти лет на Кубани планируют реализовать несколько масштабных дорожных проектов. Новые трассы должны значительно сократить время в пути к морскому побережью и увеличить транспортную доступность нашего курортного края. А есть такие проекты, о которых мы только мечтаем.

Трасса Джубга - Сочи: через тоннели, без светофоров и пробок

- ▶ **Протяженность:** 130 км.
- ▶ **Срок реализации:** до конца 2029 года.

То, о чем, не побоюсь этого слова, мечтало столько российских водителей и пассажиров, свершилось. Решение о строительстве автодороги Джубга - Сочи было принято в этом году.

Об официальном строительстве трассы объявили на совещании под руководством Президента РФ Владимира Путина в Сочи, прошедшем в марте 2024 года. Одной из причин необходимости создания новой трассы стала перегруженность участка федеральной дороги А-147.

Сегодня трасса Джубга - Сочи, которую строит госкомпания «Автодор» - один из приоритетных проектов развития дорожной сети

страны. Прежде всего он важен для обеспечения связанности населенных пунктов на юге России. Отмечается, что проект технически очень сложный, дорожникам предстоит выполнить колоссальный объем работ. Новая дорога станет единственным в мире проектом по сооружению тоннелей такого масштаба.

Строительство магистрали будет поэтапным. Первоочередными участками определены обход Адлера и III очередь обхода Сочи. Для старта работ на обходе Адлера уже организован строительный городок в селе Высокое. Началось строительство подпорной стены тоннеля на месте будущей развязки с дорогой А-149 Краснодарского шоссе. В работах задействованы три буровые установки. Еще две работают на месте будущей развязки с А-147 у поселка Кудепста, где будет соединение с тоннелем.

Дорога должна сократить время в пути от Джубги до Адлера с 7 до 1,5 часа. Она обеспечит прирост ВВП, а также увеличит градостроительный потенциал региона. Это кардинально изменит экономику юга России, даст толчок еще большему развитию Черноморского побережья, так как его

смогут посетить в два раза больше туристов.

Примерная стоимость проекта - 1,4 трлн рублей. Построить трассу Джубга - Сочи планируется к 2029 году.

Трасса Краснодар - Керчь: за 2 часа от столицы Кубани до Крымского моста

- ▶ **Протяженность:** 118,6 км.
- ▶ **Срок реализации:** до конца 2024 года.

В марте 2023 года стало известно о строительстве трассы от Краснодара до Керчи, которая сократит время пути до Крымского моста с пяти до двух часов.

Строительство и реконструкция трассы А-289 Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - автодорога А-290 Новороссийск - Керчь выполняется в два этапа. В соответствии с госконтрактом срок завершения - до конца 2024 года. После всех строительно-монтажных работ объект введут в эксплуатацию и откроют для движения.

Сегодня маршрут трассы А-289 от Краснодара до Крымского моста проходит через населенные пункты. В основном это двухполосная дорога, ограничение скорости - до

60 км/час. Летом водители тратят на этот участок до пяти часов. Новая дорога будет иметь четыре полосы движения с разрешенной скоростью 90 км/час, без светофорного регулирования и пересечений в одном уровне с региональными и местными дорогами.

В соответствии с проектом протяженность строящейся автомобильной дороги составляет 118,6 км. Ожидается, что расчетная интенсивность движения составит 40 тыс. единиц в сутки.

На всем протяжении А-289 предусмотрено наружное освещение. Вдоль трассы будет устроено 11 площадок отдыха. Продолжаются работы по возведению 49 мостов и путепроводов. На мостах с высокой степенью готовности конструктивных элементов дорожники устраивают мостовое полотно, монтируют деформационные швы и устанавливают опоры освещения.

Шаумянский перевал: альтернатива дороги через Джубгу

Далеко не все (особенно туристы) в курсе, что добраться до Черного моря можно не только привычной, а другой альтернативной дорогой - через Шаумянский перевал. Этот путь позволяет приехать в Туапсе в объезд Джубги.

Ведь в горячий сезон популярный маршрут на Черноморское побережье по трассе М4 «Дон» через Джубгу стоит намертво. Поток туристов на машинах огромный, а перед въездом в курортный поселок - «бутылочное горлышко», потому поездка к морю становится настоящей пыткой.

Только вот асфальтового покрытия на Шаумянском перевале нет, потому не

1 Компетентно

● **Марат Хуснуллин**, вице-премьер РФ:

- Общая протяженность стратегически важного объекта трассы Джубга - Сочи превышает 130 км. Часть работ будет вестись в сложных, стесненных условиях горной местности, с преобладанием горных расщелин, впадин и рек, где будут построены тоннельные и мостовые сооружения (виадуки).



● **Вениамин Кондратьев**, Губернатор Кубани:

- В нашем круглогодичном курортном регионе строительство современных дорог и путепроводов - одна из приоритетных задач. Благодарен Владимиру Владимировичу Путину и правительству за поддержку стратегического для нас объекта. Проект дороги Джубга - Сочи - альтернативная трасса, которая не только в четыре раза сократит путь к морю для автомобилистов, но и даст новый импульс развитию курортов и региона в целом.



многие рискуют ехать по гравийному серпантину. В дождь по перевалу передвигаться даже опасно. Многие водители надеются, что в регионе достроят тоннель через Шаумянский перевал.

Соединительную дорогу между магистралью «Кавказ» и автодорогой Джубга - Сочи на участке Шаумянского перевала разработали по заданию Российского дорожного агентства, утвержденному 10 декабря 2000 года. Проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы в ноябре 2001 года и был утвержден Росавтодором в апреле 2002-го. Проект предусматривал сооружение нового участка дороги с автодорожным тоннелем в обход Шаумянского перевала. Возведенная дорога значительно сократила бы время в пути, а также повысила безопасность движения.

Строить тоннель начали на средства федерального бюджета. Но в 2007-м техника затихла.

Проект заморозили из-за приостановления финансирования. А вот в 2017 году в Краснодарском крае даже разработали проект строительства автодорожного тоннеля длиной 3,9 километра. Обследование объекта подтвердило тогда его сохранность для возобновления работ, однако для продолжения строительства необходима повторная разработка проектно-сметной документации.

В последние годы Министерство транспорта РФ и Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) рассматривали возможность передачи существующей автомобильной дороги регионального значения Майкоп - Туапсе в федеральную собственность. Кроме того, на федеральном уровне рассматривалась возможность реконструкции всей дороги (включая строительство тоннеля) как входящей в маршрут, соединяющий курорты Северного Кав-



каза с Черноморским побережьем.

Однако о том, возобновятся ли в ближайшее время работы по строительству Шаумянского тоннеля, а также найден ли новый инвестор, пока неизвестно.

Трасса Архыз - Красная Поляна: современная автомагистраль между курортами

Строительство трассы между курортами Архыз и Красная Поляна начнут скорее всего после 2027 года. Об этом летом 2023 года сообщил министр транспорта РФ Виталий Савельев на совещании по развитию туризма в Дербенте, которое провел Президент РФ Владимир Путин.

Также Виталий Савельев сообщил, что сейчас проводится технико-экономическая оценка реализации проекта.

О необходимости строительства этой трассы говорят с советских времен. После Олимпиады-2014 с развитием туристской инфраструктуры вопрос приобрел еще большую актуальность.

За прошедшие десятилетия было проработано несколько вариантов трассировки, но ни один из них до сих пор так и не был реализован. Протяженность этой горной дороги - около 111 километров, включая 13 километров тоннеля.

Сегодня дорога из Красной Поляны до Архыза занимает 13-15 часов, а если построить трассу напрямую, то время в пути сократится до 1,5 часа. Она сможет соединить бальнеологические горные курорты Северного Кавказа с пляжами Черноморского побережья и Абхазии.

В свою очередь, против строительства этой дороги, а также расширения инфраструктуры в Кавказском заповеднике, выступают ученые. Они считают, что это нанесет ущерб заповедным территориям и особо охраняемым животным.

Поэтому изучение вопроса пока продолжается.

Восточный коридор: новый магистральный выезд разгрузит движение

В 2025 году приступят к реализации необходимого жителям и инвесторам Восточного транспортного коридора Краснодар. И это действительно хорошая новость.

Выезд по улице Тихорецкой от Володарского до федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» поможет разгрузить движение. Автомобилистам станет проще выезжать из города и заезжать в него. Например, магистральная дорога сократит время пути к центру с восточного направления. Также из восточной части не нужно будет ехать через город

на выезд - будет прямая дорога на М-4 «Дон».

Новый выезд обеспечит транспортную доступность улицы Восточно-Кругликовской, микрорайона Новознаменского, поселков Знаменского, Пригородного, Лорис и Индустриального.

Строительство разбито на восемь участков. Один из этапов уже реализуется нашими краевыми коллегами. Мы планируем в следующем году начать строительство транспортной развязки на улице Володарского, которая свяжет улицу Тихорецкую с улицей Шевченко, - рассказал «КИ» директор департамента транспорта и дорожного хозяйства Краснодара Андрей Белугин.

Заключительным этапом станет вывод дороги к федеральной трассе.

Мосты Краснодара через Кубань: новых пока не предвидится

Сегодня в краевой столице есть два автомобильных моста через Кубань: дублер Яблоновского и Тургеневский. Долгие годы обсуждается строительство дополнительных сооружений через реку. Это становится тем более актуальным, если взять во внимание тот факт, что скоро стартует капитальный ремонт Тургеневского.

Самые разные эксперты согласны: любые дополнительные мосты - это благо, которое улучшит транспортную ситуацию в городе. Правда, места для таких масштабных проектов в разные годы тоже рассматривались разные.

К примеру, в 2016 году на совещании в администрации Краснодара были рассмотрены предложения о размещении дополнительных мостовых переходов через реку Кубань. При этом три транспортных перехода предусмотрены в Генеральном плане. Для вынесения вопроса на обсуждения общественности принято решение подготовить сравнительные варианты с подробными технико-экономическими показателями.

За основу властями было рекомендовано взять вариант, который бы обеспечил предотвращение транспортной перегрузки городских улиц. Лучше всего этим требованиям соответствовал вариант проложения мостового перехода в районе станицы Елизаветинской в обход жилой застройки.

В 2020 году во время обсуждения транспортной составляющей Стратегии «Краснодар-2030» также была высказана идея построить мост в районе рубероидного завода.

Однако пока в ближайшее время новых мостов через Кубань не предвидится. Об этом «КИ» на днях подтвердили в департаменте транспорта и дорожного хозяйства Краснодара.

Подготовила
Лилия Матонина

От рабочего до начальника

Кадры. «КИ» узнали, как и где обучают молодых специалистов для сферы дорожного хозяйства

● Александра Садовникова

Институт строительства и транспортной инфраструктуры Кубанского государственного технологического университета имеет богатую историю и высокую репутацию в подготовке специалистов.



Все начиналось с факультета

Сергей Ближниченко, один из основателей автодорожного факультета, заслуженный строитель Республики Адыгея, кандидат технических наук, доцент, рассказал об истории факультета и о том, как здесь готовят молодых специалистов.

По его словам, в 1973 году из Хабаровска приехал профессор Константин Дараган, который возглавил Краснодарский политехнический институт (ныне КубГТУ). Именно при нем в институте сначала появилась кафедра, а затем и целый автомобильно-дорожный факультет (АДФ).

С тех пор факультет выпустил более 5 тысяч квалифицированных специалистов, которые успешно работают в различных областях, связанных с проектированием, строительством и эксплуатацией дорог.

Сегодня на базе АДФ и строительного факультета функционирует Институт строительства и транспортной инфраструктуры, а также колледж. Наборы по всем направлениям подготовки идут успешно, что свидетельствует о высоком интересе к специальностям в области автомобильных дорог.

Факультет предлагает разнообразные направления подготовки:

- Специалист: строительство уникальных зданий и сооружений со специализацией «Строительство автомагистралей, аэродромов и специальных сооружений». Срок обучения 6 лет.
- Бакалавриат: строительство по профилю «Автомобильные дороги». Срок обучения 4 года.
- Магистратура: строительство по профилю «Автомобильные дороги». Срок обучения 2 года.
- Аспирантура: техника и технологии строительства с профилем «Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей». Срок обучения 4 года.

«Теория и практика - два совершенно разных мира»

На младших курсах студенты учатся высшей математике, физике, химии и другим дисциплинам, а затем углубляются в изучение проектирования, строительства, эксплуатации дорог и мостов. Многие из них начинают подрабатывать уже на старших курсах, что позволяет получить практический опыт и дополнительные навыки.

Что интересно, после окончания вуза молодые специалисты сразу получают по 60-70 тысяч рублей, а некоторые зарабатывают даже больше. Это значительно превышает доходы преподавателей, которые их всему научили, - отмечает Сергей Ближниченко.

Летняя практика также играет важную роль в подготовке студентов: они не только получают знания о работе в коллективе, но и имеют возможность зарабатывать. На практике студенты начинают с простых задач, таких как укладка асфальта, а затем становятся помощниками мастеров.

О том, как проходит практика у студентов 2-го курса, рассказал Никита Савельев:

Теория и практика - это два совершенно разных мира. Если в теории казалось все простым, то в жизни оказалось не так. Мы рассматривали материалы, грунты и следили за технологией возведения земляного полотна.

Факультет также известен семейными династиями студентов. Трудоустройство выпускников составляет 100%, и факультет активно следит за этим показателем. Сергей Ближниченко подчеркнул, что многие выпускники идут не только на рабочие позиции, но и во власть благодаря широкому спектру знаний и навыков, которые они получают в процессе обучения.

В настоящее время существует запрос на по-

пуляризацию дорожного факультета в связи с нехваткой кадров в отрасли. Союз дорожников Кубани активно обращается к директору ИСТИ с просьбой увеличить количество групп бакалавриата, магистратуры и специалитета, чтобы удовлетворить растущий спрос на квалифицированные кадры в сфере дорожного строительства.

Сколько можно заработать?

Лучше всего о профессии, конечно же, расскажут действующие специалисты. Молодой геодезист Артем Забара поведал нам о том, чему его научили в институте и почему он выбрал такую профессию:

Окончив 9 классов, я поступил в Каменский химико-механический техникум на специальность «Промышленное и гражданское строительство», где познакомился с геодезией. После учебы ушел в армию, где стал топогеодезистом. Там вспомнил о своих навыках, которые использовал при написании диплома. Моя мама, работавшая в дорожной сфере, предложила обратиться в Каменскавтодор, где требовался геодезист. На собеседовании я продемонстрировал свои знания, был принят на работу и получил ценный опыт в дорожном строительстве.

После года работы молодой человек поступил в ДГТУ на факультет геодезии и успешно сдал вступительные экзамены без подготовки.

В техникуме я проходил практику кирпичной кладки, где учился делать бетонный замес и правильно укладывать кирпичи, это было забавно. Затем мы исследовали деформации зданий, определяя по трещинам, сколько еще стоит то или иное сооружение. Практика по геодезии, где мы тянули замкнутый ход нивелиром и теодолитом, была сложной, но невероятно интересной, - отметил он.

Специальность геодезиста привлекала Артема по разным причинам. Во-первых, в отличие от профессии мастера, где требуется постоянное взаимодействие с командой и руководство другими, в геодезии ты в значительной степени работаешь самостоятельно. Во-вторых, работа основана на точности и цифрах. И, конечно, нельзя забывать о финансовой стороне вопроса.

Многие говорили о хорошей зарплате в этой сфере, поэтому я ее выбрал, - рассказал молодой человек.

Конечно, понятие хорошей зарплаты у всех разное. Однако можно уверенно сказать: выше среднестатистической.

Сразу после выпуска, скорее всего первый месяц, вы отработаете стажером, после чего ваш работодатель поймет, на что вы способны, и далее уже определит величину вашей зарплаты, - подчеркнул Артем Забара.

Сейчас парень работает в строительном управлении дорожной организации. И признается, что его компания активно привлекает молодых специалистов.

Они предлагают студентам пройти практику в нашей организации, где можно получить бесценный опыт, свою первую зарплату (достойную для студента), обрести много новых знакомств. А после окончания практики предлагают остаться в организации либо подписать контракт, по которому студент будет получать дополнительную стипендию и помощь в защите дипломной работы.

Готовим профессионалов со школы

Несмотря на хорошую материальную составляющую, дефицит кадров все равно есть. В попытках исправить ситуацию в Краснодаре стали появляться строительные классы. Детей еще со школы начинают готовить к будущей профессии. В качестве дополнительного курса в расписании у школьников будет новый предмет «Основы инженерных конструкций», разработанный кафедрой архитектуры КубГАУ. Раз в месяц для учеников строительного класса проводятся выездные открытые уроки в проектных институтах, на стройплощадках и даже на производствах строительных материалов. Впервые такие классы в Краснодаре появились 1 сентября этого года.

Отметим, что инициатива по созданию строительных классов не только дает возможность детям ознакомиться с профессией, но и способствует формированию нового поколения квалифицированных специалистов. Это определенно шаг к улучшению ситуации в отрасли и укреплению связей между образовательными учреждениями и реальным сектором экономики.





• Зара Хушт
ФОТО: АРХИВ ООО
«КУБАНЬ ДОРМЕХАНИЗАЦИЯ»

Активное благоустройство, развитие кубанской столицы требует качественных и безопасных дорог. Уже не один год в Краснодаре перевыполняются планы по ремонту трасс и магистралей, строятся новые тротуары и велодорожки. А между тем мы редко задумываемся о том, что заслуга людей и тех, кто трудится на улицах под несмолкаемый рев машин, и тех, кто планирует, создает проекты, подготавливает технические задания и объемы работ, - неоценима.

За дорогами, автострадами, путями и магистралями стоит физический труд профессионалов и высокая конкуренция - так коротко можно сказать о дорожниках. Как в этих непростых условиях руководству ООО «Кубань Дормеханизация» удалось стать одной из ведущих компаний Краснодарского края, выполняющей весь комплекс работ, связанных с дорожным хозяйством - строительством, ремонтом и содержанием региональных и муниципальных автомобильных дорог, - и реализовать множество проектов? Об этом и многом другом в канун профессионального праздника - наш разговор с генеральным директором ООО «Кубань Дормеханизация» Виталием Ишутиним.

Километры на перспективу

- Виталий Владимирович, расскажите немного об организации и направлениях ее деятельности?
- Нашей компании 5 лет. И, несмотря на небольшой возраст, она уже имеет за плечами большой опыт в области строительства, ремонта и содержания автодорог Краснодарского края и багаж из 50 качественно построенных, отремонтированных и введенных объектов.

С 2018 года ООО «КДМ» выполняет государственные контракты на ремонт и со-

1 ООО «Кубань Дормеханизация» в цифрах и фактах:

370 тыс. кв. метров дорог отремонтировано ООО «Кубань Дормеханизация» в общей сложности с 2018 года.

20 тыс. кв. метров проложено тротуаров.

75 тыс. тонн асфальтобетонной смеси уложено в Краснодарском крае.



держание дорог краевого и федерального значения, улично-дорожной сети городов Краснодарского края, благоустраивает парки и скверы. Занимается озеленением территорий, а также устройством пешеходных ограждений, установкой и заменой бортовых камней, дорожных знаков, укладкой тротуарной плитки, наносит дорожную разметку.

- Расскажите, пожалуйста, подробнее об объемах уже введенных в эксплуатацию объектов.
- Если говорить об объемах, с 2018 года ООО «Кубань Дормеханизация» отремонтировала в общей сложности 370 тыс. кв. метров дорог, установила 20 тыс. кв. метров тротуаров и уложила 75 тыс. тонн асфальтобетонной смеси в Краснодарском крае.

При этом компания выполняет непрофильные для дорожников работы. Одним из таких объектов является реконструкция

полигона размещения отходов IV-V классов опасности в районе хутора Копанского Краснодарского края. Речь идет о таких видах работ, как устройство земляного полотна, укладка защитных мембран, строительство сточной канализации и т.д.

Безопасные, качественные, для людей

- Участвует ли организация в реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги»?
- Разумеется, ООО «КДМ» не остается в стороне от этого проекта. В рамках национального проекта отремонтированы улицы Краснодара общей площадью 250 тыс. кв. метров. Заказчик сформировал комплексные объемы работ с полным обустройством улиц: от ремонта тротуаров, парковок, остановочных и посадочных площадок до приведения в порядок проезжих частей с нанесением разметки и установкой до-

1 Будь в курсе

Где ровный асфальт?

В 2024 году по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» специалисты ООО «Кубань Дормеханизация» отремонтировали многие улицы Краснодара. Среди них:

- ул. Котовского - от ул. Буденного до ул. Калинина и от ул. Северной до дома №100,
- ул. Юннатов - от ул. Серова до ул. 40-летия Победы,
- ул. Толбухина - от ул. Темрюкской до пр. 2-й Линии,
- Платановый бульвар - от ул. Рождественской Набережной до ул. Бульварное Кольцо,
- ул. Садовая - от ул. МОПРа до ул. Клинической,
- ул. Чернышевского - от ул. 40-летия Победы до ул. Жлобы,
- ул. Карякина - от ул. Московской до ул. Байбакова.

рожных знаков, а также озеленением.

Работы велись круглогодично. Дорожные работы согласовывались и синхронизировались со всеми городскими службами, в том числе коммунальными предприятиями. Все маршруты общественно-транспортного транспорта - трамваев, троллейбусов и автобусов - работали без ограничений.

- А есть ли стратегически важные масштабные объекты, в которых принимаете участие сейчас?

- Да, такие у нас тоже есть. Например, в этом году в рамках реализации национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» наша компания ООО «Кубань

Дормеханизация» продолжает дорожно-строительные работы на объектах реконструкции аэропортового комплекса Геленджик. Участвует в строительномонтажных работах по возведению площадки очистных сооружений, по устройству водосточно-дренажной системы и укладке цементобетонного покрытия перрона. А также выполняет прокладку кабельных линий электроснабжения, монтирует грунтовое сопряжение рулежной дорожки. Наряду с тем будут произведены работы по строительству новой рулежной дорожки и отдельных частей патрульной дороги.

В этом году заключен договор на выполнение комплекса работ по устройству внутренних проездов с разворотными площадками и благоустройству нового гофрозавода «Картонтара 2» в городе Майкопе Республики Адыгея.

Кроме того, в этом году по заказу застройщика ООО «ВСВ-Регион» благоустроиваем 3-ю очередь многоэтажной жилой застройки ЖК «Сармат», прилегающей к Западному обходу, в Прикубанском округе.

- На скольких объектах вами завершены работы и что планируется до конца 2024-го?

- В текущем году КДМ успешно завершила 20 крупных объектов. До конца года планируем отремонтировать еще 50 тыс. кв. метров дорог и уложить 20 тыс. тонн асфальтобетонной смеси в Краснодарском крае и Республике Адыгея.

- Много у вас заказчиков и партнеров?

- Так как ООО «КДМ» зарекомендовало себя с положительной стороны, то, конечно же, уже достаточно давно отлажено долгосрочное сотрудничество с региональными заказчиками, крупными компаниями и застройщиками. Мы выполняем работы по федеральным, краевым, муниципаль-

конкурентоспособными, инновационными материалами и использовать оборудование»



Сократить расстояния и сблизить людей

Сократить расстояния и сблизить людей

В рамках национального проекта отремонтированы улицы Краснодара общей площадью 250 тыс. кв. метров. Заказчик сформировал комплексные объемы работ с полным обустройством улиц:

- ремонт тротуаров, парковок, остановочных и посадочных площадок до ремонта проезжих частей;

- нанесение разметки;

- установка дорожных знаков;

- озеленение.

Дорожные работы велись круглосуточно, согласовывались и синхронизировались со всеми городскими службами, в том числе коммунальными предприятиями. Все маршруты общественного транспорта - трамваев, троллейбусов и автобусов - работали без ограничений.

стов, на постоянной основе проводим курсы повышения квалификации практически всех штатных сотрудников.

- Чего бы вы пожелали сотрудникам компании, коллегам в канун Дня работников дорожного хозяйства?

- Дороги объединяют нас с родными и близкими, соединяют села и города, регионы и страны, поэто-

му наша профессия - это профессия создателя, которая всегда была, есть и будет востребована. Работа эта сложна и ответственна. За каждым километром дороги стоит тяжелый труд по содержанию автодорог, обеспечению бесперебойного и безопасного движения. Желаю успешной работы, неиссякаемой энергии, крепкого здоровья, счастья и семейного благополучия!



Реклама

На заметку

За ними остаются дороги

Специалисты ООО «КДМ» отремонтировали участки улиц в Горячем Ключе:

- ул. Заречье,
- ул. Обьездную,
- ул. Псекупскую,
- ул. Революции,
- ул. Кучерявого.

Кроме того, выполнили капитальный ремонт дороги станция Кубанская - станция Саратовская в Апшеронском районе.

Также выполняют работы по содержанию автомобильных дорог в Тихорецком и Выселковском районах Краснодарского края.

География КДМ вышла за пределы нашего края: планируем выполнять работы в Ставропольском крае и Абхазии.



Кстати, у нас немало работников, которых неоднократно награждали за личный вклад в развитие отрасли, за ударный и самоотверженный труд. Стараемся привлекать не только готовых специалистов, но и растить свои профессиональные кадры: для этого активно сотрудничаем с базовыми институтами, профильными техникумами и колледжами, которые обучают механизаторов работе на спецтехнике, водителей - на автомобилях. Тем самым обучаем для себя специали-

ным контрактам, также работаем с коммерческими крупными заказчиками.

- Какими мощностями располагаете?

- На сегодняшний день организация полностью обеспечена собственной современной дорожно-строительной и автомобильной техникой, наш парк состоит из 40 единиц: это самосвалы, автогрейдеры, автогудронаторы, длинномеры, асфальтоукладчики, дорожные катки, бульдозеры, экскаваторы, погрузчики, легковые и грузопассажирские автомобили, автобусы. Приобретаем технику в лизинг. Но это еще не все - для решения поставленных задач в наличии име-

ется ремонтная база в Краснодаре.

В общем, сегодня, чтобы быть конкурентоспособным, необходимо применять инновационные материалы и технологии и использовать современную технику и оборудование. Поэтому у нас в планах - дальше развиваться и оснащаться.

- Расскажите о коллективе и кого вы хотели бы отметить?

- Хорошую репутацию ООО «КДМ» заработало в большей степени благодаря коллективу из более 100 квалифицированных специалистов. Наш костяк - это проверенные кадры, опытные дорожники, на которых и держится предприятие.



Десять лет трассы проектируются по новым стандартам нагрузки

Технологии. О том, как меняются методики и способы возведения дорог, мы поговорили с экспертами Института строительства и транспортной инфраструктуры КубГТУ

● Александр Сучков
 ● ФОТО: ЭЛЬВИРА МЯСИЩЕВА, «КИ»

По данным городской администрации, коэффициент нагрузки на основных магистралях в Краснодаре в 2-2,5 раза превышает предельный норматив, необходимый для непрерывного движения транспорта.

Первые дороги строили с помощью лошадей

Это обусловлено тем, что жители и гости города из общей протяженности 1757 км автодорог местного значения активно используют только около 350 км, которые расположены в центральной части города и соединяют центр со спальными, деловыми и промышленными районами.

Дорожная отрасль Кубани насчитывает чуть более 200 лет. В краевой столице - свыше 2000 дорог протяженностью около 1800 километров. Строятся новые, ремонтируются старые, возводятся десятки уникальных дорожных сооружений: мостов, путепроводов и транспортных развязок.

На кафедре транспортных сооружений Института строительства и транспортной инфраструктуры (ИСТИ) КубГТУ мы узнали, какие современные технологии используются, чтобы соответствовать потребностям растущего мегаполиса.

Наша беседа проходила в аудитории, где организован профильный музей по истории строительства автомобильных дорог на Кубани. Гидом «КИ» по музею стал Всеволод Корневский, директор Института строительства и транспортной инфраструктуры (ИСТИ) КубГТУ, заведующий кафедрой транспортных сооружений имени профессора К.А. Дарагана, доцент, кандидат технических наук.

По старым фото мы проследили путь строительства первых дорог с применением лошадей и телег для перевозки гравия в основание новой дороги, асфальтобетонное покрытие производилось методом смешения на месте гравийной смеси с би-



● Всеволод Корневский рассказал о более чем 200-летней истории строительства дорог в Краснодарском крае. Прямо в современной студенческой аудитории расположился музей «Дорожная отрасль Кубани».

тумом. Даже тяжелые дорожные катки, скреперы и грейдеры были запряжены лошадьми. Понятно, что технологии строительства дорог и материалы для их устройства за десятилетия сильно изменились. Сегодня есть сообщения, что разработаны новые материалы для дорог с применением нанотехнологий.

С каждым годом составы асфальтобетонных совершенствуются

- Нельзя сказать, что за последние десятилетия появились какие-то мощные рывки в технологиях и материалах строительства дорог. Но постоянно совершенствуются составы асфальтобетонных, которые направлены на удобство укладки смеси, долговечность построенных покрытий, большой диапазон температур, а также современные технологии проектирования битумов и асфальтобетонных смесей. В этом и есть ключ в развитии и совершенствовании технологий в дорожном строительстве, - комментирует директор института Всеволод Корневский.

Наш собеседник параллельно с руководством института и

кафедрой занимается научной и хозяйственной работой в области диагностики автомобильных дорог и исследования транспортных потоков. Является автором более 35 научных и методических работ.

- Сооружения на дорогах мостового типа, подпорные стенки, искусственные сооружения различного назначения также совершенствуются за счет поиска нужного процента армирования. Некоторые сооружения делают более облегченного типа, не такие массивные, как железобетонные, с применением новых материалов. У нас в крае строят и вантовые мосты, и сталежелезобетонные конструкции с несущей металлической балкой и сверху - ортотропное цементобетонная плита. Цель одна - сделать их дешевле, органично вписывающимися в окружающую среду и архитектурно более привлекательными, не снижая долговечности, удобства и качества движения, - продолжает Всеволод Корневский.

В институте имеются специализированные лаборатории, оснащенные современными испытательными машинами и установками, контрольно-измерительными приборами и комплексами зарубежного и отечественного производства:

- испытательная лаборатория «Строй-ЭкспертЭкология» (аккредитована ЮСДС «Югсертификация»);
- испытательная лаборатория «Грунтоведение» (аттестована ООО «Южный метрологический центр, г. Ростов-на-Дону);
- дорожно-испытательная лаборатория по дорожно-строительным материалам, об-

следованиям, оценке качества автомобильных дорог, статическим и динамическим испытаниям транспортных сооружений (аттестована ФБУ «Краснодарский ЦСМ»);

- передвижная дорожная лаборатория КП-514 СМП (свидетельство о поверке, выданное Федеральной службой по аккредитации «Росаккредитация»);
- ▶ лаборатория автоматизированного проектирования транспортных сооружений;
- ▶ лаборатория кадастра и геоинформатики;
- ▶ лаборатория фотограмметрии и цифровой картографии;
- ▶ лаборатория геодезии и картографии;
- ▶ лаборатория строительной теплотехники;
- ▶ лаборатория акустики;
- ▶ лаборатория физико-математических методов испытания строительных материалов и изделий;
- ▶ научно-исследовательская лаборатория строительных конструкций;
- ▶ студенческое конструкторское исследовательское бюро (СКИБ) «Зодчий»;
- ▶ проектно-сметная лаборатория;
- ▶ лаборатория современных цифровых технологий в организации и управлении строительством;
- ▶ лаборатория инновационных аддитивных технологий и 3D-моделирования.

Кафедра располагает учебными и научно-исследовательскими стационарными лабораториями: автоматизированного проектирования транспортных сооружений, диагностики автодорог, контроля качества дорожных работ и испытания дорожно-строительных материалов, а также передвижной дорожной лабораторией. Лаборатория автоматизированного проектирования транспортных сооружений оснащена персональными компьютерами, интерактивными досками, располагает современным программным обеспечением. На кафедре функционирует Научно-исследовательский институт транспортных систем, дорожно-испытательная лаборатория, Центр коллективного пользования и Исследовательский центр транспортно-дорожных и кадастровых систем.

Универсальный строитель магистралей

- До 2015-2017 годов по федеральным стандартам мы готовили отдельно строителей ПГС и строителей автомобильных дорог. Сейчас стандарт изменился, и направление «дорожное строительство» объединили с направлением «промышленное гражданское строительство». Мы готовим универсального строителя, который знает достаточно в сфере ПГС и строительстве автомобильных дорог и сооружений. Это сложно, но мы это делаем.

Такое большое количество лабораторий в учебном заведении



неслучайно. Институт не просто готовит специалистов-дорожников, но активно участвует в научной и практической деятельности отрасли.

- Краснодар очень быстро растет. Ежегодно повышается нагрузка на городские дороги. Еще одна проблема: появились однобаллонные грузовики - тоннары, из-за которых нагрузка на трассы выросла многократно. Построенные еще по стандартам советских времен, городские дороги не выносят такой нагрузки. Сейчас ситуация выправляется, введены новые стандарты, уже лет 10 дороги проектируются по-новому, - комментирует ситуацию по состоянию дорог Всеволод Корневский.

В рамках стратегического сотрудничества с администрацией Краснодара и заключенного контракта с КубГТУ сотрудниками кафедры в 2019 году была произведена диагностика и оценка технического состояния мостов через реку Кубань в Краснодаре - в створе ул. Захарова (Яблоневский мост) и створе ул. Тургенева. На основании рекомендаций кафедры и с учетом транспортно-эксплуатационного состояния этих важных объектов городской транспортной инфраструктуры были предприняты своевременные меры по обеспечению безопасности движения автотранспорта.

Дороже, но надежнее?

Сегодня асфальтобетон - самый распространенный вариант жесткого покрытия автодорог в России. Он считается оптимальным по соотношению функциональности, ремонтпригодности, долговечности, цены и качества. Есть ли ему альтернатива?

Недавно в рамках рабочего визита в Минск губернатору Краснодарского края Вениамину Кондрагеву презентовали технологию строительства дорог из бетона.

- Да, есть последние тенденции по использованию цементобетона в покрытиях и основаниях дорожных одежд для того, чтобы уменьшить колею, увеличить прочность. У нас сегодня на многих дорогах высокая интенсивность движения и большие нагрузки, поэтому применение белорусского опыта строительства дорог с бетонным покрытием было бы целесообразно, несмотря на более длительные сроки строительства. Дороже, но надежнее. У нас уже есть примеры: на обходе ЮМР в основание дороги - цементобетонное покрытие, сверху перекрыто асфальтобетоном. Дорожное покрытие работает великолепно, никаких разрушений нет, несмотря на большие грузовики-тоннары и другие нагрузки при застройке района, - рассказал Алексей Кнышов, доцент кафедры, кандидат технических наук.



● Уплотнение поверхности дороги конным катком, 1930-е.

«Наших профессионалов можно сравнить с разведчиками»

Люди. Какую роль играют геодезисты в создании современных технологичных дорожных объектов и что еще зависит от их мастерства?

• Елена Науменко
ФОТО: T.ME/POLEVIK_TG

В процессе строительства и эксплуатации автомобильных дорог задействованы люди самых разных профессий. Ведь специалисты здесь нужны на разных этапах - от проектирования до обслуживания и ремонта.

От мощения тротуаров до обустройства подземных коммуникаций

Это строители, инженеры, проектировщики, ремонтный и обслуживающий персонал, а также работники предприятий, которые изготавливают материалы для строительства. И первый, кто начинает работу там, где будет новая трасса, - геодезист. Ни один мост, ни одна дорога не могут быть спроектированы без его участия.



Чтобы правильно и грамотно рассказать о специфике этой профессии, мы обратились непосредственно к эксперту. Знакомьтесь: Кирилл Матвеев, главный инженер современного высокотехнологичного предприятия, успешно работающего в области инженерных изысканий, проектирования и геоинформационных систем.

- Вы трудитесь в компании, которая начала свою деятельность во времена СССР. С тех пор много воды утекло: поменялись технологии, одни направления геодезии почти исчезли, другие, наоборот, появились. Кто такие геодезисты?

- Геодезисты - народ научной направленности. Хороший специалист в нашей отрасли на вес золота. С учетом той скорости, с которой идет строительство современной инфраструктуры, эта профессия будет востребована всегда. Функция геодезиста - одна из важнейших в процессе организации строительных и восстановительных работ. Они присутствуют на площадке на всех этапах строительства - начиная от выбора участка и заканчивая вводом нового объекта в эксплуатацию. Тщательно изучают все процессы изменения ландшафта, протекающие на местности, составляют топографический план. Далее фиксируют на карте все этапы строительных работ. После их окончания разрабатывают генеральный план, где указываются объекты, присутствующие на участке, а также проложенные коммуникации. Специалисты могут принимать участие в раз-

Трасса для проведения шоссейно-кольцевых автомобильных гонок серии «Формула-1» на 1-м этапе. Сочи, 2012 год.



Приехав на новый объект, специалист приступает к детальному изучению топографии местности.



Мы можем работать на ровном поле, а можем в дремучей тайге, вязком болоте, труднодоступных сопках и горах.

личных исследованиях, определять точность геометрических параметров конструкций. Геодезисты определяют уровень положения дорожного покрытия, вычисляют оптимальные углы поворотов магистралей. При проведении реставрационных работ устанавливают степень деформации объектов и покрытий.

Приехав на новый объект, специалист приступает к детальному изучению топографии местности, где планируется строительство: определяет рельефные особенности окрестностей, расположение улиц и объектов на них, проводит необходимые измерения, топографическую съемку и камеральные работы.

А вообще в профессии существует множество направлений. Одни специализируются на возведении подземных сооружений и добыче подземных ископаемых, другие строят высокотехнологичные объекты и прокладывают

нефтегазовые трубопроводы. Сегодня широко востребованы и услуги кадастрового инженера, который отвечает за межевание земельных участков. Также существуют отрасли, где решаются узконаправленные задачи. Например, аэрокосмическая геодезия. Она подразумевает использование данных, полученных в результате съемки планеты с искусственных спутников земли. Объектом исследования астрономогеодезии являются искусственные и естественные объекты на поверхности и внутри Земли, физические тела нашей планеты, Луны, их гравитационные поля, а также особенности их суточного вращения и движения полюсов.

Посмотрите в окно: все процессы, которые там происходят, начиная от мощения тротуаров и заканчивая обустройством подземных коммуникаций, не могут обойтись без профессионалов нашей сферы. Даже обозначение государственных границ невозможно без предварительных геодезических измерений.

«Для туристов необжитые места романтика, а для геодезиста - быт»

Какими качествами должен обладать специалист?

- Наша профессия требует кропотливости и аккуратности, внимательности и честности. Ее, кстати, можно сравнить с разведкой: геодезист собирает информацию, обрабатывает, оформляет в виде карты, и если он выполнит свою работу недобросовестно, - беда. К тому же для туриста необжитые места - это романтика, а для гео-



дезиста - быт. Мы можем работать на ровном поле, а можем - в дремучей тайге, вязком болоте, труднодоступных сопках и горах. Главным в профессии считаю опыт и ощущение куража и уверен, что при наличии этих двух составляющих можно справиться с любой геодезической задачей.



Конечно, в наши дни большая часть работы переведена в цифровой формат. Но анализ и обработка информации зависит от человека, а ошибки геодезиста обходятся особенно дорого. Поэтому в работе с пространственными данными важна достоверность и точность. Так что точность не только вежливость королей, но и призвание геодезистов.

Если взять строительство дороги, то наша работа заключается в том, чтобы выносить проектные решения в натуре. Едем на место с оборудованием. Сначала выносим на местность первую точку, которая у нас в координатах, это начало дороги. Потом пошла трасса: первая кривая, вторая, третья и т.д. Так всю дорогу по точкам и намечаем.

И главное - все эти точки увязать, не должно быть никакой разбежки (расхождения в координатах). Криво сделаешь - это повлечет дополнительные объемы работ и материалов, а все это дорого обходится. Мы, геодезисты, можем оценить ситуацию на месте и предложить на каком-то участке внести в план изменение, если считаем, что так будет лучше.

Следующий пункт назначения - другие планеты

- А какой объект вам запомнился своим необычным назначением?

- Сочинский трек «Формулы-1». Это одна из самых сложных мировых трасс. На протяжении 5,9 километра здесь умещаются 12 правых и шесть левых крутых поворотов.

- Что больше всего нравится в этой работе?

- Когда еду по дорогам и вижу объекты, в строительстве и ремонте которых мы принимали участие, испытываю не просто чувство гордости. Это такой восторг! Вы просто представьте себе не можете, какие это эмоции. Приезжаешь в тайгу, лес или горы, начинаешь работать, а через два года в этом месте уже бегают машины, останавливаются люди, появился мост и автобусная остановка. Ребята здесь раньше с приборами ходили по шею в воде, а сейчас здесь красивая комфортная трасса. Там, где есть дорога, начинается жизнь.

А вообще геодезия - это наука на все времена. Многие профессии исчезают, а эта будет востребована еще долго. В перспективе человечество рано или поздно займется освоением других планет. Там тоже надо будет строить дороги, разрабатывать месторождения полезных ископаемых. Да и по всей Вселенной нужно будет устанавливать геодезические пункты и точки начала координат. Поэтому работы хватит!

Никита Михалков: «Мне интересно узнавать страну через реакцию зрителя»

Послевкусие. «Мастерская «12» Никиты Михалкова» показала в театре драмы им. М. Горького спектакль-рассуждение

Культурный обозреватель «КИ» Анна Климанц почувствовала «энергию «Двенадцати» и узнала у народного артиста, как он относится к тому, что публика сравнивает постановку «12»⁽¹⁶⁺⁾ с одноименным фильмом, где снимались только мэтры отечественного кинематографа.

Кубань благодарна

В Краснодар довольно часто с гастролями приезжают столичные звезды, но визит Никиты Михалкова - событие значимое и масштабное для города. Первое: площадка должна соответствовать и отвечать определенным условиям. Второе: в основе спектакля «12» - темы, волнующие думающего человека. Третье: на сцене - легенды отечественного кинематографа: народные артисты РФ Николай Бурляев, снимавшийся у Андрея Тарковского, Сергей Степанченко, заслуженный артист РФ Владимир Долинский.

- Нам выпала честь принимать у себя большой творческий коллектив, «Мастерскую «12» Никиты Михалкова», и чтобы все прошло на высшем уровне, была проделана серьезная организационная работа, - рассказывает директор театра драмы им. Горького Максим Секачев. - Мы заметили, что спектакль привлёк внимание не только постоянной аудитории, интересующейся репертуаром нашего театра, но и другого зрителя, воспитанного на фильмах Никиты Сергеевича, знающих и почитающих его как талантливого артиста и режиссера.

«Энергия «Двенадцати»

«12» - это спектакль-размышление о том, что такое свобода, сострадание, способность помочь совершенно постороннему человеку, оказавшемуся в беде; серьезный разговор о том, что волнует каждого. Главная мысль постановки актуальна всегда: закон превыше всего, но что делать, если милосердие выше закона?

- Пока что не было ни одного показа, где мы не почувствовали бы удивительно-неравнодушную реакцию зрителя к тому, что он видит на сцене, - говорит Никита Михалков во время встречи с журнали-



Подогревает ситуацию и тот факт, что присяжные заперты на ключ в спортивном зале самой обыкновенной московской школы без мобильных телефонов. / ФОТО: ВАРВАРА ВОСТРОКНУТОВА, «КИ»

стами. - Хороший спектакль определяется не количеством аплодисментов, а тишиной. Я поблагодарил краснодарских зрителей за тишину во время спектакля. Это тишина неравнодушия.

Действительно, в большом зале театра драмы, где часто бываю, ощущалось присутствие новой энергии, даже концентрата энергии, ступок. Публика не сразу, но как будто перестала дышать и сосредоточилась на диалогах и особенно - монологах. Михалков называет эту энергию «энергией «Двенадцати».

- Интересно наблюдать, как зритель в разных частях страны входит в спектакль, - подчеркивает Никита Сергеевич. - Как услышанное и увиденное откликается в настоящий момент в том зрителе, который находится в этот момент в зале. Мне интересно узнавать страну через реакцию зрителя в разных регионах.

Вечные проблемы

По сюжету 12 присяжных решают судьбу чеченского мальчика, убившего русского офицера, который усыновил его после гибели родителей. Одиннадцать считают, что мальчик виновен и только один человек - против. В фильме его играет Сергей Маковецкий, в спектакле - Николай Бурляев. Именно этот герой, спившийся и буквально восставший из пепла ученый, оказавшийся на самом дне жизни и повидавший смерть в лицо, заставит усомниться оппонентов в своей правоте. Вот тут и начинается главный

процесс. И происходит он непосредственно в душах человеческих.

Хорошо знающий фильм 2007 года придирается к интонациям и ищет сходства с картиной. Заядлый и привыкший к сложным конструкциям театрал снисходительно всматривается в сценографию - в этом случае она понятна, и не нужно обладать каким-то особым воображением, чтобы прочесть ее. Как-то слишком просто... для постановки такого высокого уровня. Но скепсис лишь до определенного момента.

- Когда зритель понимает, что на сцене все серьезно, что там нет снисходительного отношения к нему, даже если он и приходит на спектакль с настроением: «Ну что там эти москвичи привезли?», в итоге мы все-таки вовлекаем его в процесс, - считает режиссер.

И картина, и спектакль - определенный срез общества. Проблемы эти - они вечные, считает режиссер.

- Проблема отцов и детей, жизни и смерти - это все существует с момента появления человечества. Иной разговор, как проблемы, которые есть у людей, влияют на те поступки, что они совершают. Для меня первая постановка в училище - это абсолютно другое. Сегодняшней можно варьировать. Но, поймите правильно, это не попытка попасть в тренд, а жизненная необходимость, - поясняет артист.

Кто возьмет на себя ответственность?

Я тот самый зритель, который любит и знает фильм вплоть

до мельчайших деталей и идет на спектакль с интересом, но все-таки с неким недоверием и устойчивым стереотипом восприятия персонажей. Нет в составе ни Сергея Маковецкого, ни Сергея Гармаша, ни других мэтров, великолепно сыгравших свои роли.

- В спектакле заняты выпускники моей академии. Группа пока небольшая, но универсальная. У нас есть взаимозаменяемость, и каждый может взять на себя любую задачу. Работать с ребятами легко, все они прошли отличную школу. Для меня наслаждение наблюдать со стороны за их игрой, - признается Михалков. - Кастинга не было, я в принципе не люблю кастинги. Когда мы пишем сценарий, уже имеем в виду конкретных людей. Во-первых, это облегчает работу, во-вторых - мобилизует актера.

Режиссер отметил, что качество постановки определяется тем, насколько актеры на сцене включены в него в течение всего спектакля. В «12» кто-то длительное время не произносит ни слова, но это молчание не должно быть «дырой».

- Молчание одного - реакция на то, что говорит другой. Все это создает некий энергетический пул, который помогает тому артисту, кто в это время находится в фокусе, что заставляет зрителя тоже слушать и смотреть. Это мой принцип работы и на съемках. Когда у актера нет зрителя, им становится съемочная группа. И если кто-то из технического персонала смотрит на часы и думает, когда у меня обед, он больше не будет у меня работать. Это очень важно, - уверен народный артист.

В финале присяжные добиваются до правды, пройдя через свои личные испытания, и встает простой и логичный вопрос: кто возьмет на себя ответственность за судьбу оправданного чеченского мальчика? Ответа нет ни у кого, кроме героя самого Михалкова, который вдруг раскрывается для остальных

персонажей с неожиданной стороны. Именно этот человек, столкнувшийся в своей жизни с небываем, художник, рисующий на даче акварели, а по факту русский офицер, берет на себя их эгоизм и тем самым освобождает всех от груза.

И здесь происходит любопытная вещь. Зритель не может четко сформулировать для себя, что именно его прорабатывает до костей. Он чувствует, где находится истина, ощущает связь со своей страной, понимает, как устроены многие процессы, проживает спектр эмоций. Словно несколько маленьких ручейков сливаются в одну большую реку, которая превращается в море и становится океаном. Где-то начинается дождь, приносящий с собой временное облегчение. Небо рассеивается и вновь затягивается грозowymi тучами. Снова и снова.

Актеры

В Краснодаре 14 и 15 октября прошли «Большие гастроли» «Мастерской «12» Никиты Михалкова», организованные ФГБУК «РОСКОНЦЕРТ», согласно Всероссийскому гастрольно-концертному плану Министерства культуры Российской Федерации. В рамках направления «Ведущие театры» программы «Большие гастроли» на сцене Краснодарского академического театра драмы им. М. Горького состоялись показы спектакля «12».

В спектакле заняты: народные артисты России - Никита Михалков, Николай Бурляев, Сергей Степанченко, заслуженный артист России Владимир Долинский, Георгий Перадзе, Игорь Сергеев, Сергей Радченко, Александр Ведменский, Владимир Кочетков, Александр Кижкаев, Антон Ромм, Евгений Дубовской, Павел Ильин, Рамиз Кялбиев, а также Детский ансамбль «АМЦАБЗ».

КРОВЕЛЬЩИК
Новые крыши и ремонт
8-918-046-82-86

АВРОРА Только 28 октября!
15% СКИДКА
НА ЛАЗЕРНОЕ УДАЛЕНИЕ НОВООБРАЗОВАНИЙ
ПРИНИМАЕТ ВРАЧ-ОНКОЛОГ
8-961-51-77777, 8-861-259-24-40 Количество мест ограничено. По записи.
ул. Коммунаров, 237, www.avroralaser.ru
ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ.