

ДОРОГИ СИБИРИ ТРАНСПОРТ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ВЫПУСК
WWW.OGIRK.RU • № 117 (1138), 18.10.2013

Областная
спецпроект

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ПАРТНЕР ПРОЕКТА





**Уважаемые
работники дорожного
хозяйства!
Примите самые
теплые и искренние
поздравления с
профессиональным
праздником!**

Сегодня без современных, качественных дорог невозможно освоение и развитие территорий, благополучие городов и районов, немыслимы прогресс, движение и полноценная жизнь.

В дорожном хозяйстве задействованы лучшие профессиональные кадры и самые современные технические ресурсы. Благодаря вашему самоотверженному труду и ответственности сохраняются и приумножаются лучшие традиции отрасли, развивается дорожно-транспортная сеть Иркутской области. Жители Приангарья уверены, что внедрение прогрессивных строительных технологий и общая системная работа дорожников выведет дорожное хозяйство региона на новый качественный уровень.

Желаю всем работникам и ветеранам отрасли доброго здоровья, благополучия, новых трудовых успехов и достижений во благо России и Иркутской области!

*Губернатор
Иркутской области
С.В. ЕРОЩЕНКО*

МИХАИЛ ЛИТВИН: Дорога Иркутск – Листвянка будет реконструирована в 2014–2017 годах

Благодаря созданию дорожного фонда Иркутской области за два последних года на строительство и реконструкцию региональных и муниципальных автодорог были выделены серьезные средства. Напомним, в 2012 году бюджетные вливания составили 6,4 млрд рублей, что в 1,8 раза больше расходов 2011 года и в 3,6 раза – 2010 года. О перспективах развития дорожной отрасли в Приангарье мы побеседовали с министром строительства и дорожного хозяйства Иркутской области Михаилом Литвиным.

– Какой размер дорожного фонда области определен в 2013 году? Как регион распорядился им?

– В 2013 году дорожный фонд Иркутской области сформирован в размере 7 млрд 167 млн рублей. Из них 6,7 млрд направлены на реализацию целевой программы «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и местного значения в Иркутской области на 2011–2015 годы». Кроме того, 141,7 млн рублей было выделено на развитие административного центра Иркутской области, бюджетные кредиты муниципальным образованиям составили 100 млн рублей, субсидии из федерального бюджета на строительство сельских дорог – 6,1 млн рублей. Если говорить о распределении средств в рамках целевой программы,

то 3 млрд рублей пошли на содержание и ремонт автодорог, 1,4 млрд – на строительство и реконструкцию, 845 миллионов было направлено на капитальный ремонт дорог, 73,5 млн рублей – на государственную регистрацию прав собственности на автодороги, 50 млн – на разработку схемы развития сети автомобильных дорог области, 135,6 млн – на завершение строительства мостового перехода через реку Ангара в городе Иркутске. 1208,0 млн рублей – субсидии муниципальным образованиям.

– Когда в Иркутской области появятся муниципальные дорожные фонды, из чего они будут складываться?

– В Бюджетный кодекс РФ были внесены изменения, в соответствии с которыми с 1 января 2014 года решением представительных органов



муниципальных образований создаются муниципальные дорожные фонды. Источниками формирования муниципальных дорожных фондов станут доходы от акцизов на автомобильный бензин, прямой бензин, дизельное топливо и моторные масла. Поступления в местные бюджеты будут рассчитываться по дифференцированным нормативам. Муниципальные дорожные фонды также могут пополняться иными доходами, которые утверждают представительные органы муниципального образования.

Формирование муниципальных дорожных фондов позволит направить финансирование на ремонт, содержание и оформление прав

собственности на автомобильные дороги общего пользования местного значения, находящиеся на территории муниципальных образований как первого, так и второго уровня.

– Сколько километров новых дорог и погонных метров мостов было построено в этом году?

– Строительство объектов еще не завершено, поскольку сезон работ заканчивается обычно в ноябре. В целом же в 2013 году осуществляется строительство и реконструкция четырех участков автодорог. Это трассы Таксимо – Бодайбо (160–175 км), Красноярско – Небель (100 км – поселок Небель), Тайшет – Чуна – Братск (174 км – поселок Сосновка) и Еланцы – Хужир (31–36 км). Всего в этом году будет построено и реконструировано 36 км дорог и 78 погонных метров мостов на общую сумму 781,4 млн рублей.

За счет субсидий из регионального дорожного фонда в размере 243,7 млн рублей продолжается строительство автодорожного путепровода через железнодорожные пути на станции Нижнеудинск. Возведение объекта началось в 2012 году. Сдан он будет в конце 2013 года. Из дорожного фонда области также выделена субсидия на реконструкцию улицы Маршала Конева в Иркутске.

В декабре текущего года планируется завершить строительство подъезда к деревне Зунгар в Нукотском районе протяженностью 0,6 км с мостовым переходом для





ной 24 п. м. Работы ведутся на федеральные средства в рамках программы «Развитие транспортной системы России».

— Начиная с 2012 года практически в три раза возросло финансирование капитального ремонта дорог. Сколько километров обновилось в этом году?

— По итогам года после капитального ремонта будет введено 15 км дорог и 105 погонных метров мостов. Работы ведутся на автодорогах Качуг — Жигалово и Усть-Ордынский — Качуг в Баяндаевском районе, Иркутск — Большое Голоустное, Тогот — Курма, Усть-Ордынский — Оса и Иркутск — Оса — Усть-Уда. В 2013 году завершён капитальный ремонт путепровода через железную дорогу на въезде-выезде из города Шелехова. Работы там начались в 2012 году. Средства в объёме 91 млн рублей были выделены из дорожного фонда.

Что касается текущего ремонта автодорог, работы ведутся в 17 районах области. Заключено восемь государственных контрактов, из которых шесть — переходящие с 2012 года. Всего в 2013 году будет отремонтировано 102 км автомобильных дорог и 225 п. м. искусственных сооружений на них.

В этом году была продолжена практика предоставления субсидий муниципальным образованиям на осуществление своих полномочий в сфере дорожного хозяйства. Так, на лицевые

счета муниципальных образований будет перечислено 665,9 млн рублей на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог и дворовых территорий.

— В ноябре Иркутская область принимает эстафету Олимпийского и Параолимпийского огней. Улицы приводятся в порядок?

— В городе Иркутске за счет выделенной субсидии ведется ремонт дорог по маршруту движения эстафеты протяженностью 1,5 км.

— Если уж заговорили об Иркутске, когда начнутся работы по расширению улицы Мира и что в принципе планируется там сделать?

— Субсидия на капитальный ремонт улицы Мира будет предоставлена Иркутску в 2013 году. По информации администрации города, в текущем году планируется осуществить подготовительные работы. В частности, провести торги и заключить муниципальный контракт на выполнение работ. В связи с сезонностью выполнения работ ремонт улицы начнется в 2014 году. Помимо расширения проезжей части и замены дорожного полотна предусмотрено переустройство телефонной канализации, линии радиофикации, сетей водоснабжения, бытовой канализации и переподвеска оптического кабеля.

— Какие еще улицы областного центра требуют доведения до нормативного состояния?

— Организация дорожной деятельности в Иркутске относится к полномочиям администрации города. По поступающим в министерство строительства и дорожного хозяйства области предложениям от администрации в доведении до нормативного состояния нуждаются улицы Ширямова, Напольная, Радищева и Северная.

— Какова судьба заявки правительства Иркутской области в федеральный центр по софинансированию строительства и реконструкции автодорог Тайшет — Чуна — Братск и Иркутск — Листвянка? И когда планируется приступить к непосредственным работам на этих объектах?

— Напомню, проектом ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» предусмотрено строительство и реконструкция автодорог Тайшет — Чуна — Братск и Иркутск — Листвянка на сумму 9,2 млрд рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета в размере 5,5 млрд рублей. Окончательное решение будет принято Правительственной комиссией по бюджетным проектам на очередной финансовый год и плановый период. Строительство автодороги Тайшет — Чуна — Братск протяженностью 52 км и реконструкцию 62 километров трассы Иркутск — Листвянка планируется осуществить в 2014 — 2017 годах.

Елена АЛЕКСАНДРОВА

Транспортная стратегия правительства Приангарья

Иркутская область, выполняя поручение президента страны по модернизации системы внутренних авиаперевозок, первой из сибирских регионов приступила к обновлению парка воздушных судов. Авиакомпания «Ангара» начала пополняться новыми самолетами Ан-148. В Иркутске летом прошло региональное совещание по приобретению самолетов Л-410 для обслуживания внутренних авиалиний в регионах Сибирского федерального округа.

Как подчеркнул губернатор Иркутской области Сергей Ерошенко, развитие авиаперевозок приведет к решению ряда важнейших государственных задач. Расширится маршрутная сеть, возобновится авиасообщение со многими населенными пунктами, в том числе труднодоступными.

— Региональная авиация многие годы находилась в сложном положении. Но без ее развития бессмысленно говорить о многих инвестиционных проектах, в том числе нефтегазовых и туристических. Мы можем создать основу для развития авиатранспортной сети и показать пример другим территориям, — заявил губернатор Приангарья.

Развитие авиации также повысит эффективность работы в сфере охраны лесов, поможет обеспечить доступность медицинских услуг, будет способствовать улучшению качества мероприятий, связанных с поиском и спасением людей.

Аэропорты реконструируют

Планы по развитию северных аэропортов уже претворяются в жизнь. После одиннадцатилетнего перерыва возобновились полеты по маршруту Иркутск — Усть-Илимск —

Иркутск. По словам министра транспорта Иркутской области Артура Сулейменова, перед запуском регулярного рейса была проведена большая предварительная работа — получены все необходимые документы на авиаперевозки, подготовлен аэронавигационный паспорт. В будущем необходимо завершить обследование всей взлетно-посадочной полосы усть-илимского аэропорта и проработать вопрос запуска авиалайнера большей вместимости.

Чуть ранее также был возобновлен регулярный авиарейс из Иркутска в село Казачинское Казачинско-Ленского района. Идет подготовка к возобновлению рейса Иркутск — Железногорск-Илимский — Иркутск. Перелеты по этому маршруту не производились 13 лет — с 2000 года.

Ведется работа по повышению безопасности авиаперелетов в Ербогачен и Маму и улучшению обслуживания пассажиров. Реконструкция аэропортов в этих населенных пунктах предусмотрена проектом федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие регионов Дальнего Востока и Байкальского региона».

Окончание на стр. 4



Транспортная стратегия правительства Приангарья

Окончание.
Начало на стр.3

В рамках другой ФЦП — «Развитие транспортной системы России на 2010—2020 годы» — предусмотрена реконструкция сразу нескольких аэропортов Иркутской области. В частности, модернизация объектов аэропортового комплекса города Братска запланирована на 2014—2015 годы. Она включает в себя реконструкцию перрона, мест стоянки воздушных судов, рулежных дорожек, системы электроснабжения, ограждения аэродрома, здания пожарного депо, водоочистных и канализационных сооружений, замену светосигнального оборудования, строительство аварийно-спасательной станции. В 2013 году начаты работы по подготовке проектно-сметной документации.

Реконструкция аэропортового комплекса города Бодайбо запланирована на 2017—2018 годы и предусматривает строительство взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием.

Модернизация аэропортового комплекса Усть-Кута — это обновление ВПП с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона. Аэровокзальный комплекс предполагается реконструировать за счет прочих источников финансирования.

Работы по аэропорту в Киренске включают в себя строительство грунтовой взлетно-посадочной полосы, реконструкцию рулежных дорожек, перрона.

Также предстоит обновление международного аэропорта столицы Приангарья, возобновляются работы по подготовке строительства авиаузла «Иркутск-Новый». В проекте Указа президента РФ определено, что передача акций ОАО «Международный аэропорт Иркутск» в собственность Иркутской области осуществляется в целях привлечения правительством Приангарья инвестиций в реконструкцию объектов инфраструктуры действующего аэропорта и строительства в Иркутске нового аэропортового комплекса.

Помимо местных авиаперевозок необходимо развивать и межрегиональные рейсы.



Губернатор Сергей Ерошенко и министр транспорта Иркутской области Артур Сулейменов

С 1 января 2014 года должна решиться проблема высокой стоимости авиабилетов. Напомним, что председатель правительства России Дмитрий Медведев дал указание Министерству транспорта РФ включить Иркутскую область в перечень субъектов, подлежащих субсидированию на осуществление авиаперелетов. Стоимость авиабилетов из Иркутска в Москву, Сочи, Санкт-Петербург и обратно, из Братска в Москву и обратно для определенных категорий граждан может быть существенно снижена.

Модернизация БАМа и Транссиба

Президент России Владимир Путин поручил правительству России подготовить подробный план-график модернизации БАМа и Транссиба. На решение проблемы будут направлены средства федерального бюджета и фонда национального благосостояния.

До 2018 года поэтапно планируется выделить 560 млрд рублей, из них 300 млрд в рамках инвестпрограммы РЖД, 110 млрд — в виде прямых бюджетных инвестиций, и еще 150 млрд — на возвратной основе из фонда. Предполагается, что модернизация БАМа и Транссиба увеличит пропускную способность магистрали со 110 до 165 млн тонн грузов в год.

Первоочередные мероприятия по развитию инфраструктуры западной части БАМа оцениваются в 177 млрд рублей. Планируется построить около 430 км дополнительных главных путей и двухпутных вставок, 27 разъездов, развивать стан-

ции Тайшет, Вихоревка (Иркутская область) и Новая Чара (Забайкальский край).

Сегодня по участку БАМа в границах Восточно-Сибирской железной дороги в год перевозится около 20 млн тонн различных грузов. Развитие транспортной инфраструктуры позволит активизировать освоение новых месторождений, что повлечет за собой увеличение перевозок. По прогнозам, к 2020 году рост объемов перевозок по северной части дороги может достичь 60 млн тонн. Поэтому необходимо не только увеличивать пропускную способность магистрали, но и развивать инфраструктуру в целом. Так, по инвестиционной программе ВСЖД в ближайшие три года предусмотрено строительство многоквартирных жилых домов на станциях БАМа.

Развитие инфраструктуры — это и задача региональных властей. Сергей Ерошенко неоднократно подчеркивал, что в территориях необходимо создавать новые рабочие места, причем на высокотехнологичных производствах, где будет выпускаться продукция с высокой добавленной стоимостью. В частности, есть проект по открытию газохимического производства в Усть-Куте, существуют планы по разработке ряда месторождений, созданию деревообрабатывающих предприятий в городе Усть-Кут и поселке Новая Игирма Нижнеилимского района. Внимание будет уделяться развитию всех видов транспорта и совершенствованию энергетической инфраструктуры, без которой невозможно реализовать намеченные планы.

Губернатор Иркутской области Сергей Ерошенко

отметил, что модернизация БАМа и Транссиба позволит Приангарью развиваться опережающими темпами. Большая часть проектов, вошедших в программу развития Дальнего Востока и Байкальского региона, связана с Иркутской областью. Приангарье уже доказало не только свою инвестиционную привлекательность, но и высокую эффективность в рамках реализации проектов.

— Мы вкладываем финансовые ресурсы в развитие территории и делаем это для того, чтобы людям жилось здесь комфортно. И они не стремились купить билет на поезд только для того, чтобы уехать из региона, а использовали железнодорожный и другие виды транспорта для поездок на отдых, в гости к родственникам и друзьям, — подчеркнул Сергей Ерошенко.

Дорожная сеть и водные артерии

В Иркутской области будет разработана стратегия развития сети автомобильных дорог до 2030 года. Такое поручение дал губернатор Приангарья Сергей Ерошенко. Председатель правительства области подчеркнул, что необходимо совместить федеральные, региональные и муниципальные интересы так, чтобы получить в итоге единый проект развития дорожной сети.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования, находящихся в собственности Иркутской области, составляет 12,6 тыс. км. По данным 2010 года, уровень обеспеченности автомобильными дорогами — 42% от расчетного показателя в потребности дорожной сети,

уровень обеспеченности северных районов не превышает 33%, центральных — 40,7%, южных районов — 60%.

По предварительной информации, на создание схемы потребуется 1—1,5 года. При разработке будут учитываться планы развития региона в целом и перспективы разработки тех или иных месторождений полезных ископаемых.

Сергей Ерошенко отметил, что перед регионом стоят масштабные задачи по развитию инфраструктуры и долгосрочная дорожная программа просто необходима. Документ позволит резервировать земли и пресечь спекуляции в сфере земельных отношений. Губернатор также подчеркнул, что необходимо бороться с коррупцией в сфере дорожного строительства.

— Нужно изменить подходы к строительству дорог. Если разработать долгосрочную программу, которая будет взята за основу и представлена общественности, это позволит улучшить ситуацию, — сказал Сергей Ерошенко.

В таком регионе, как Иркутская область, важно развивать и водный транспорт. Протяженность эксплуатируемых водных путей Байкало-Ангарского и Ленского бассейнов составляет около 8 тысяч километров. Каждый бассейн имеет свои характерные особенности. Транспортный флот предприятий региона стареет, наливной флот нуждается в неотложной реконструкции, остро стоит проблема подготовки профессиональных кадров — средний возраст командного состава транспортных судов 49 лет. Также долгое время откладывается вопрос строительства экологических судов для сбора сточных и нефтесодержащих (подсланных) вод в бассейне озера Байкал, есть необходимость в строительстве причалов.

В проект программы «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2014—2018 годы вошли не только планы по развитию транспорта, но и мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения. Работа над госпрограммой будет продолжена в рамках формирования бюджета региона.

Мы работаем для Вас. ЦАВС

В наш стремительный век никого не удивишь тем, что всего за неделю можно обогнуть полмира и вернуться обратно домой. Пассажиры могут воспользоваться самолетами, аэроэкспрессами, поездами, теплоходами, автобусами, чтобы попасть в необходимый пункт назначения. Верным спутником и помощником в мире транспортных услуг для тысяч жителей Приангарья является ЗАО «Центральное агентство воздушных сообщений».

Быстро и легко в любую точку мира

Старт авиационного сообщения Сибири был положен в 1925 году, когда состоялся грандиозный перелет по маршруту Москва — Иркутск — Улан-Батор — Пекин. Изначально ЦАВС было частью советской системы «Аэрофлот» и предоставляло услуги, связанные только с авиаперелетами. Но, как говорится, все течет — все меняется. Почти 40 лет ЦАВС работает как самостоятельный игрок в сфере транспортных услуг и следует конъюнктуре рынка. Два года назад агентство вошло в мощнейшую федеральную динамично развивающуюся группу компаний «МойРейс». Это системообразующее бизнес-сообщество предприятий, объединяющее более 10 компаний в различных регионах России от Калининграда до Владивостока, более 600 офисов продажи осуществляют поддержку наших клиентов по всей территории страны. В Байкальском регионе ЦАВС традиционно обладает самой обширной сетью филиалов и большим коллективом, где работает больше 50 человек. Его представительства находятся в городах Шелехов, Байкальск, Усть-Илимск, Северобайкальск, Усть-Кут, Мама, Бодайбо, Киренск. В нескольких городах, по желанию жителей,

открыты вторые точки обслуживания. Такая обширная сеть присутствия позволяет компании быть максимально близкой к клиентам!

ЦАВС может доставить клиента в любую точку мира любым транспортом. Как показывает статистика, наиболее востребованны авиаперелеты в рабочих целях. Когда компания посылает сотрудника в командировку или на переговоры, бизнес, конечно, заинтересован в оперативности. В такой ситуации нет времени на длительный маршрут. В последние годы самолеты востребованы и в повседневной жизни граждан, когда они путешествуют в другие страны, выезжают на курорты или на историческую родину.

Через ЦАВС можно заказать не только авиа-, но и железнодорожные билеты, а также на поезд нового поколения — аэроэкспресс, отвечающий всем современным стандартам, как по техническим характеристикам, так и по комфортабельности и дизайну салона. В аэроэкспрессе салон оборудован индивидуальными авиационными креслами, кондиционерами, бегущей строкой визуальной информации, телевизорами, биотуалетами. Как отмечают в агентстве, сегодня востребован бизнес-вагон аэроэкспресс.

В любом случае клиенты ЦАВС имеют поддержку опе-



**Генеральный директор
ЗАО ЦАВС Татьяна Голубева**

раторов круглосуточного call-центра (по номеру телефона **+7(495)795-09-60**) и могут решать все свои проблемы — будь то задержка рейса, опоздание на самолет или поезд или иные форс-мажорные обстоятельства, от которых никто не застрахован. Отдел, обслуживающий корпоративных, VIP-клиентов и, естественно, call-центр работают в круглосуточном режиме. Для продажи билетов двери агентства открыты ежедневно. Как говорится, жизнь — это движение, которое в современном мире должно и может быть обеспечено высоким сервисом.

Купить билет через Интернет

В офисах продаж ЦАВС действительно все сделано для удобства и комфорта клиентов — здесь вполне можно жить. К услугам посетителей видеовые TV-программы, детский уголок, зеленая зона отдыха, Wi-Fi. Все агенты ГК «МойРейс» имеют единую форму одежды. Более того, в целях повышения корпоративной культуры компанией разработан стандарт обслуживания клиентов и работает система повышения квалификации сотрудников предприятия. Обязательно обучение на тренингах известной Бизнес-школы Гульнэры Гарифулиной.

Для корпоративных клиентов ЦАВС предлагает не только услуги по спецтарифам, бесплатную доставку билетов и документов в офис, но и уникальный продукт — MultiOffice, как инструмент продаж перевозок и других дополнительных услуг. Он позволяет любому предприятию, независимо от

профессиональной специализации, иметь возможность приобретения транспортной услуги у себя в офисе, экономя собственные средства. Компания имеет колоссальный опыт в организации семинаров, проведении конференций в России и за рубежом, организации групповых и индивидуальных туров, бронировании гостиниц и т. д.

Для самых продвинутых клиентов, не представляющих свою жизнь без информационных технологий, ЦАВС развивает дистанционные услуги. Купить авиа- или ж/д билет на внутренние и международные рейсы с оплатой по пластиковым картам через платежные системы Интернета можно на сайте компании — <http://ikt.moyreys.ru>. Приобретать билеты на сайте легко и удобно. Компания постоянно следит за развитием рынка online-услуг и расширяет возможности дистанционных услуг.

Уникальные программы

Еще одно перспективное направление в работе агентства, которое весьма динамично развивается, — это туристическая деятельность. ЦАВС работает со всеми туристическими операторами в стране. Кроме того, в этом году компания стала уполномоченным агентством ведущего туроператора в Европе TUI, который предлагает своим клиентам уникальные дифференцированные продукты из Москвы. В их числе эксклюзивные отели, ранее доступные только западноевропейским туристам, и новые концепции отдыха как TUI Fun&Sun, TUI C.L.U.B., TUI Престиж. Что важно — только у этой компании действует уникальная программа, позволяющая возместить стоимость тура, если клиенту была предоставлена туристическая услуга, не соответствующая описанию в договоре, на сайте и каталогах TUI.

Кстати, ЦАВС развивается и растет не только в специализированном и узкопрофессиональном направлении, но и участвует в решении государственных социальных задач страны. К примеру, благодаря инициативе генерального директора ЗАО «Центральное агентство воздушных сообщений» Татьяны Голубевой компания активно вовлекает в работу с online-сервисами продаж билетов

людей старшего возраста. Как известно, в России большинство людей категории 50+ не получили в свое время навыков пользования Интернетом, из-за чего сегодня сторонятся этой сферы услуг. По статистике к 2016 году уже треть населения страны превысит полувековую рубеж. Именно для тех, кто еще с компьютером и Интернетом «на вы», агентство организовало бесплатные курсы, на которых, используя возможности корпоративного сайта, демонстрируют, как просто можно приобрести билеты. Эта тема подарила руководству компании идею — принять участие в международной Московской форум-выставке «50+, все плюсы зрелого возраста», которая будет проходить в Экспо-центре в ноябре этого года.

Будущее транспортной инфраструктуры

Рынок транспортных услуг Приангарья находится на взлете. Положительная динамика наблюдается и в развитии малой авиации. Идет восстановление и модернизация инфраструктуры региональных аэропортов, пополняется и обновляется парк воздушных судов. Первые результаты налицо: число людей, приобретающих в ЦАВС авиабилеты на местные авиарейсы, растет в геометрической прогрессии! Новый импульс развитию авиаперелетов по Сибири и Дальнему Востоку может придать система субсидирования. По предварительным прогнозам, льготные билеты увеличат туристический поток из Приангарья в другие регионы и, наоборот, привлекут в нашу область всех, кто из-за дороговизны билетов не мог приехать на берега Байкала. Интенсивное развитие транспортной инфраструктуры только повысит инвестиционный климат в Иркутской области.

Наталья ДИМИТРИЕВА



**Центральное Агентство
Воздушных Сообщений**



На правах рекламы

ХРОНИКА ДОРОЖНЫХ СТРОЕК

Первая пятилетка

- 1988**
- 28 декабря организован производственный дорожно-строительный кооператив «Труд».
 - Заключены первые договоры на строительство участка автодороги Култук – Монды и аэропорта в пос. Кырен Республики Бурятия.
- 1990**
- Организован Южно-Курильский филиал для реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «Менделеево» на о. Кунашир.
 - Начаты работы на автомагистрали Усть-Орда – Оса, а также строительство внутрихозяйственных дорог в Усть-Ордынском Бурятском округе.
- 1991**
- Впервые в истории Курильских островов в пос. Южно-Курильск появилось асфальтобетонное покрытие.
 - Начаты работы по реконструкции дороги Южно-Курильск – Головино.
- 1992**
- Начало работ по реконструкции дорог на Сахалине.
 - Открыты дорожно-строительные участки в Набережных Челнах и Москве.
- 1993**
- Создан Алзайский филиал — будущий дипломант Всероссийского конкурса лучших дорог России.
 - Начато строительство взлетно-посадочной полосы аэропорта Менделеево на о. Кунашир.

Вторая пятилетка

- 1994**
- Начато строительство автомагистрали М-53 «Байкал» Новосибирск – Иркутск (Московский тракт) в районе г. Нижнеудинска, введено в эксплуатацию 8 км дороги.
 - Введен в эксплуатацию 50-километровый участок автодороги Култук – Монды.
- 1995**
- Начато строительство федеральной автодороги Чита – Хабаровск «Амур».
 - Введено в эксплуатацию 8 км автомагистрали М-53 «Байкал» Новосибирск – Иркутск в районе г. Нижнеудинск.
- 1996**
- Точка отсчета строительства дороги М-53 «Байкал» (обход Иркутска).
 - Начата реконструкция автомагистрали Москва – Минск.
 - Первый студенческий строительный отряд из Иркутска отправился на строительство дороги Чита – Хабаровск.
- 1997**
- По первой стадии завершено строительство и сдана в эксплуатацию ВВП на о. Кунашир.
 - Введен в эксплуатацию реконструированный участок дороги Москва – Минск (32 км).
 - Начата реконструкция дороги Санкт-Петербург – Хельсинки, продолжено строительство автомагистрали «Амур» (Чита – Хабаровск).
- 1998**
- Сданы в эксплуатацию участки автодороги Усть-Орда – Оса (50 км), Чита – Хабаровск по первой стадии (15 км).
 - Введен в эксплуатацию участок автодороги Москва – Харьков (32 км).
 - Начато строительство автодороги Южно-Курильск – Головино в Сахалинской области.

Третья пятилетка

- 1999**
- Введен в эксплуатацию участок дороги Оса – Усть-Орда в Иркутской области (11 км).
 - Сдан в эксплуатацию участок автодороги Москва – Минск (18 км).
 - Введен в эксплуатацию по первой стадии участок автодороги Чита – Хабаровск (17 км).
 - Введен в эксплуатацию участок дороги Южно-Курильск – Головино в Сахалинской области (3 км).
- 2000**
- Введены в эксплуатацию участки автодорог Москва – Минск (20 км) и Москва – Харьков (8 км).
 - Сдан в эксплуатацию участок федеральной дороги «Амур» (10 км).
 - Выигран тендер и получен подряд на строительство подьездов и площадок к строящемуся мостовому переходу через р. Ангара в Иркутске.
- 2001**
- Сданы в эксплуатацию участки автодорог Москва – Минск (14 км) и Москва – Харьков (8 км).
 - Введен в эксплуатацию по первой стадии участок федеральной дороги Чита – Хабаровск (24 км).
 - Введен в эксплуатацию участок дороги Южно-Курильск – Головино в Сахалинской области (2 км).
- 2002**
- Введены в эксплуатацию: по первой стадии 33 км участка федеральной дороги «Амур»; 10 км участка федеральной дороги Москва – Минск; 4 км участка дороги

Четверть века в авангарде

Через топи и болота, непроходимую тайгу, в царстве «вечной мерзлоты», взрывая все препятствия на своем пути, в дикий холод и палящий зной дорожники прокладывают новые транспортные артерии. Там, куда приходит дорога, появляется новая жизнь или богом забытая территория получает импульс развития. 25 лет ОАО «Труд» соединяет Россию новыми магистралями. Предприятие признанный лидер по строительству дорог в Сибири и на Дальнем Востоке. Секретом успеха делятся первые лица ОАО «Труд».

Фамилия Тенов известна в Иркутской области. В 1988 году Юрий Михайлович Тен организовал небольшой производственно-дорожный кооператив «Труд». За 25 лет работы сформировалось мощное многоотраслевое предприятие, имеющее сегодня три основных направления деятельности: дорожное строительство, агропромышленный комплекс и гражданско-промышленное строительство. На счету ОАО «Труд» более 1000 км дорог, в том числе 600 км федерального значения, среди которых трассы Москва – Минск, Москва – Хельсинки, Москва – Харьков, Чита – Хабаровск, Новосибирск – Иркутск, Большой Невер – Якутск.

Именно строительство транспортных артерий, которые должны объединять Россию и способствовать ее экономическому росту, стало доминирующей темой в работе уже депутата Государственной думы Юрия Тена. Дело отца продолжает его сын – Сергей Юрьевич Тен, который на сегодняшний день является заместителем председателя комитета по транспорту Государственной думы РФ. До прихода в российский парламент он был председателем правления ГК «Труд», а до этого возглавлял дорожно-строительное предприятие ЗАО «Труд».

Людмила Тен, председатель совета директоров ОАО «Труд»:

— Нынешним бизнесменам, наверное, трудно себе представить, что все начиналось с абсолютного нуля: не было ни денег, ни связей, ни родителей с деньгами и связями, и опыта серьезной руководящей работы на производстве у основателя компании тоже не было. Было только желание вкалывать по 16 часов 7 дней в неделю, были люди, проверенные в стройотрядах, и вера в то, что все получится. В жизни Юрия



Юрий Михайлович Тен



Сергей Юрьевич Тен

ОАО «Труд» – один из крупнейших генеральных подрядчиков в системе Росавтодора и Росавиации. По итогам работы в период с 2005 по 2009 годы предприятие было неоднократно удостоено звания «Лучшая подрядная организация России». В 2009 году ОАО «Труд» стало лауреатом пятой юбилейной национальной общественной премии транспортной отрасли «Золотая колесница» в номинации «Лидер строительства объектов транспортного назначения России». С 2009 года становится победителем в конкурсе среди подрядных организаций «Дороги России», организованном объединением АСПОР.

Михайловича Тена существовала только работа. А первые годы – особенно. Хотя это и не всем нравилось, но позиция его была принципиальная: все средства вкладывались в бизнес. Вспомните: когда стали создаваться кооперативы, люди начали получать хорошие деньги и тратить их на себя. Ничего подобного у нас в «Труде» не было. Всю прибыль кооператив пускал на развитие производства.

В нашей компании уже как притчу передаем из уст в уста историю про три сломанных бульдозера. Мы летели в Корею в составе делегации из Иркутска. Нас еще мало кто знал. И один из членов делегации спросил у Тена: «А вы кто такие?» – «Мы? Труд». – «Это три сломанных бульдозера?» Как ни обидно, но он был прав. Собственной техники кооператив тогда не имел, только арендованную. Позже стали покупать – списанную, собирать из запчастей. Но теперь посмотрите на нашу технику, это лучшее, что применяется в дорожном строительстве! Это передовые технологии! Мы строим дороги всех категорий, взлетно-посадочные полосы. Кооператив, начавший с трех сломанных бульдозеров, дошел до уровня компании, способной выполнять самые сложные

государственные заказы, имеющие важное экономическое и стратегическое значение для страны, как, к примеру, дорога Чита – Хабаровск. Эту дорогу Юрий Михайлович считал главным делом своей жизни. Она стала первой пролегающей через всю Россию сквозной трассой, которая даст толчок для развития всех городков, деревень, лежащих на ее пути, и облегчит общение между Востоком и Западом.

Владимир Ионушас, президент Группы компаний «Труд»:

— Далеко не каждая компания работает, понимая свое предназначение, свою миссию. Миссия – это плод стратегического менеджмента, а стратегический менеджмент актуален для компаний, вышедших за рамки текущего выживания и смотрящих в будущее. Наше предназначение мы определили так: мы создаем ценности, которые открывают людям новые возможности движения, общения и чувство жизни. При



дорожного строительства

этом главными принципами остается уважение к человеку, совершенствование и здравый смысл. Все просто: движение — это дороги. Люди дороги строят, чтобы общаться. Все это мы будем достигать при помощи здравого смысла... Я в этой компании работаю 9 лет. На моих глазах происходило развитие. Мы росли и крепили вместе со всей страной. Мы строили дома, дороги, взлетно-посадочные полосы, другие социально значимые объекты. Вот эта гордость за свое предприятие, наверное, есть у каждого, кто работает в «Труде». Мы на стабильном пути развития. У нас твердая почва под ногами. Основная наша задача в дорожном строительстве — быть лидером по качеству в Сибири и на Дальнем Востоке. Программа расписана до 2016 года, стратегия задана.

Сергей Томшин, генеральный директор ОАО «Труд»:

— Мы входим в двадцатку сильнейших дорожно-строительных компаний России. За четверть века мы ни разу не переименовывались и не реорганизовывались. Работаем под одним флагом и именем. И гордимся этим. Работаем «в белую», платим все налоги — несмотря на кризисы и катаклизмы, «Труд» несет социальную ответственность перед работниками, властью, страной.

Сегодня в ОАО «Труд» 15 филиалов. Компания работает на Курилах, Сахалине, в Якутии, Забайкальском крае, Бурятии, Иркутской области, Амурской области, в Московском регионе. Самая наша большая гордость — строительство дороги «Амур» Чита — Хабаровск, которая, по сути, соединила отрезанное бездорожьем Приморье со всей страной. В общей сложности мы проложили 700 км трассы с учетом первой стадии — с прорубанием тайги и второй — прокладкой дорожной «одежды» и асфальта.

Самый главный наш капитал далеко не современная техника. А люди, профессионалы, с которыми можно строить и двигаться вперед. Многие выросли в нашей компании — начали в студенчестве и за период работы стали руководителями. У нас большая хорошая команда, которая делает все, чтобы Россия процветала, соединялись города, дороги, поселки. Наша задача — развиваться, быть лидерами по качеству в регионах присутствия, увеличивать объемы, снижать себестоимость объектов, быть рентабельными. В конце прошлого года нами разработана и принята стратегия развития ОАО «Труд»

до 2016 года. Уже сегодня компанией подписаны перспективные контракты до 2017 года. Прорабатываются варианты расширения филиальной сети компании.

Юрий Киберев, главный инженер, первый заместитель генерального директора ОАО «Труд»:

— «Труд» серьезно занимается инновациями, применяя новые материалы и технологии, улучшая качество и срок службы дорог. Во многом мы первопроходцы. Три года назад апробировали в регионе тонкослойные макрошероватые слои вместо поверхностной обработки. Гарантия покрытия из данной смеси составляет шесть лет и превышает обычные стандарты слоев износа в три раза! Мы за свой счет сделали «показательный» километр по данной технологии. И уже в 2012 году по согласованию с заказчиками в Республике Бурятия и в Забайкальском крае выполнили 20 км по этому методу. В этом году 18 км макрошероватого слоя появилось на дороге Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан и более 30 км на трассе Чита — Хабаровск. Я думаю, что за этой технологией будущее, с точки зрения экономики и долговечности. Сегодня другие дорожные компании региона с успехом применяют наш опыт на своих объектах. На дороге Чита — Забайкальск для стабилизации грунтов ОАО «Труд» применяет холодные органоминеральные смеси. В 2013 году мы сдали в эксплуатацию 13 км дороги А-166 по этой технологии. С 2014 года в нашем арсенале появится метод холодного ресайклера. Приобретем необходимое оборудование, обучаем персонал, и думаю, что первые участки выполним в Республике Бурятия. Два года назад на обходе Ново-Ленино в Иркутске по немецкой технологии построили километровый участок из щебеночно-мастичного асфальтобетона. Основное отличие ЦМА от обычных асфальтобетонов заключается в его жесткой каркасной структуре. Такая структура обеспечивает передачу нагрузки с поверхности в нижележащие слои через непосредственно контактирующие друг с другом отдельные крупные частицы каменного материала. Тем самым достигается существенное снижение деформаций слоя покрытия. Плюс к этому оригинальный компонентный состав позволяет нам укладывать материал механизированным способом и меньшей толщины, снижая удельный расход смеси на квадратный метр покрытия. Поэтому в сравнении с традиционными асфальтобетонами ЦМА становится рентабельным, хотя



и готовится из более дорогого исходного сырья. Опыт оказался удачным. Этот «самолечащийся» материал хорошо показал себя. Целлюлозные волокна в процессе эксплуатации дороги отдают битум, которого по сравнению с асфальтобетонными смесями в ЦМА значительно больше, затягивают образующиеся на покрытии микротрещины. По данной технологии «Труд» выполнил 24 км на автодороге Чита — Хабаровск в Забайкальском крае и 15 км на автодороге «Лена» — впервые в Республике Якутия. Мы применяли новые технологии, которые можно транслировать и на дороги при реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «Иркутск». Одна из них — это укладка выравнивающего слоя асфальтобетона с применением немецкой геосетки «Хателит», которая гасит деформацию основания и является закрепляющей для модифицированного асфальтобетона. Сейчас в компании три серьезных объекта в Якутии, где применяются инновационные тех-

250

**км ОАО «Труд»
сдало в 2009 г.
на строительстве
трассы «Амур»,
обходов Богородицка
(федеральная трасса
«Дон») и Тайшета
(федеральная трасса
«Байкал»). Этот
рекорд в современной
России еще никто
не повторил!**

нологии по сохранению вечной мерзлоты. Это устройство теплоизоляционных слоев из пеноплекса. Продолжаем мы работать и на «Амуре» в Забайкальском крае и Амурской области, в зоне нашей ответственности 605 км содержания дороги. Объект рассчитан на 5,5 лет. Я был в Европе, Америке, Азии с целью посмотреть, а как они строят, как эксплуатируют автомобильные дороги. Многому у них можно поучиться. Но все же скажу так: новые дороги, которые «Труд» построил, не хуже европейских, американских, азиатских. Когда еду по нашим дорогам, испытываю гордость. За нашу организацию, за свою работу.

На правах рекламы

Усть-Кут — Уоян в Иркутской области; 5 км участка дороги Южно-Сахалинск — Оха — Москальво в Сахалинской области.
• Сдан в эксплуатацию 5 км участок и готовы к сдаче в октябре 17 км федеральной дороги «Амур». Ведется строительство технологического проезда протяженностью 73 км автодороги «Амур» на участке Сбега — Могоча.
• Введены в эксплуатацию: участок федеральной дороги М-1 «Беларусь» Москва — Минск (9 км); участок дороги Усть-Кут — Уоян в Иркутской области (5 км).
• Выигран тендер и начата реконструкция автодороги Таксимо — Бодайбо в Иркутской области.

Четвертая пятилетка

2004

• После капитального ремонта введен в эксплуатацию 8 км участок федеральной дороги М-1 «Беларусь» Москва — Минск.
• Сданы 43 км федеральной дороги «Амур» с переходным типом покрытия.

2005

• Завершена реконструкция дорог Усть-Кут — Уоян, Таксимо — Бодайбо, всего 11 км.
• По итогам работы предприятия в 2005 году ЗАО «Труд» признано лучшей дорожно-строительной организацией в системе Росавтодор.

2006

• Введен в эксплуатацию участок автодороги «Амур» Чита — Хабаровск в Читинской области протяженностью 27 км с асфальтобетонным покрытием.
• Завершена реконструкция сквера Кирова в Иркутске.

2007

• Введены в эксплуатацию 26,6 км с капитальным типом покрытия и 43 км с переходным типом покрытия на автодороге «Амур».
• Начато строительство автодороги Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан в Бурятии, введено 6 км.
• По итогам работы предприятия ЗАО «Труд» признано победителем конкурса «Дороги России — 2007» в номинации «Лучшая подрядная организация».

2008

• Введено в эксплуатацию 38 км с капитальным типом покрытия и 16 км с переходным типом покрытия на автодороге «Амур» Чита — Хабаровск.
• Завершена реконструкция ул. Лермонтова в Иркутске.

Пятая пятилетка

2009

• Строительство автодороги «Амур» с капитальным типом покрытия (192,1 км).
• Завершено на год раньше строительство федеральной автодороги «Дон», обход г. Богородицк (34,4 км).
• Введено в эксплуатацию 4,4 км автодороги М-53 «Байкал», обход г. Иркутска.
• Строительство левобережных подходов к мостовому переходу через р. Ангару в г. Иркутске (3,3 км).
• Лидер строительства объектов транспортного назначения России («Золотая колесница»).

2010

• Введено в эксплуатацию 89 км автодороги «Амур» Чита — Хабаровск.
• Реконструировано 10 км автодороги Могойтуй — Серенск — Олочи в Забайкальском крае.
• Сдан в эксплуатацию обход города Иркутска, федеральной дороги М-53 «Байкал» (24,4 км).
• Завершено строительство 8 км обхода г. Тайшет.

2011

• Введены в эксплуатацию после капитального ремонта 5,3 км автодороги М-53 «Байкал» (обход Ново-Ленино).
• Выполнены ремонтные работы автодороги «Амур» (5,9 км).
• Начата реконструкция рулевых дорожек и искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы аэропорта «Иркутск», введено в эксплуатацию 2 км.
• Завершено 12 км реконструкции автомобильной дороги Южно-Сахалинск — Оха.

2012

• Ремонт автомобильной дороги «Амур».
• Завершена на год раньше реконструкция автомобильной дороги Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан, 33 км (Бурятия).
• Сданы в эксплуатацию после ремонта 16 км автодороги Южно-Сахалинск — Оха.
• Завершен капитальный ремонт 2,8 км автомобильной дороги Южно-Сахалинск — Оха.
• Начата реконструкция автомобильной дороги «Лена» Большой Невер — Якутск, 46 км.

2013

• Содержание 600 км автомобильной дороги «Амур» Чита — Невер — Свободный — Архара-Биробиджан — Хабаровск в Амурской области и Забайкальском крае.
• Реконструкция дорог: МО «Южно-Курильский городской округ»; Южно-Курильск — Головинино (10 км); Южно-Сахалинск — Оха (10 км); Краснокаменск — Мачиевская (11 км), Могойтуй — Первомайский (23 км).
• Сдача автодороги «Лена» в капитальном покрытии из щебеночно-мастичного асфальтобетона (15 км).
• Ремонт и реконструкция автомобильной дороги Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан (54 км), ввод в эксплуатацию 10 км участка.
• Строительство автомобильной дороги «Байкал» (15 км).

Карта дорог ОАО «Труд»



На правах рекламы

МРУД
ГРУППА КОМПАНИЙ

«Амур»

История ЗАО «Труд» на строительстве дороги «Амур» Чита — Хабаровск начинается в 1996 году, когда был создан Забайкальский филиал на участке Могоча — граница Читинской области. За 8 лет до 2004 года «Труд» построил по первой стадии 137,5 км дороги. Специфика строительства в Забайкалье такова, что участки дороги проектируются индивидуально, поскольку они располагаются в различных ландшафтных и климатических зонах (сплошная мерзлота, островная мерзлота, лес, степь). Сквозного проезда не было. Путь от Читы на восток по таежным просекам был крайне сложен и занимал пять суток. «Амур» спроектирован и построен по нормативам третьей технической категории.

Для выполнения производственной программы в 2009 году на строительстве автомобильной дороги «Амур» было развернуто 7 производственных баз с развитой инфраструктурой, задействовано до 1500 человек рабочих и ИТР, в том числе 150 бойцов БССО, 5 АБЗ, 18 дробильно-сортировочных комплексов, более 200 единиц дорожно-строительной техники, более 150 автосамосвалов.

31 августа 2009 года на 389-м километре «Амура» в Чернышевском районе Забайкальского края, недалеко от поселка Жирекен, состоялась торжественная церемония сдачи в эксплуатацию участка трассы с асфальтобетонным покрытием.

«Дон»

По результатам конкурса, проведенного федеральным дорожным агентством 21 декабря 2005 года на подрядные работы «Строительство автомобильной дороги М-4 «ДОН» на участке обхода Богородицка в Тульской области», ОАО «Труд» было признано победителем. Было построено 35,5 км автомобильной дороги первой технической категории.

Специально для строительства обхода Богородицка «Труд» пригласил немецкого специалиста в качестве инструктора по приготовлению и укладке асфальтобетона Дитера Райнхольда. Для выполнения подряда компания использовала асфальтосмеситель фирмы Marini, установку фирмы Massenza для производства полимербитумного вяжущего, бетоно-смесительную установку Piccini, освоила выпуск цементобетонной смеси разных классов с различными физико-механическими свойствами. Работы по укладке асфальтобетона выполнялись с применением современных асфальтоукладчиков фирмы Fogege, оборудованных бесконтактной следящей системой Moba. Впервые на обходе Богородицка в основание повсеместно укладывалась геотекстильная армирующая прослойка, повышающая прочность дорожной одежды, далее слой щебня, а на него — щебеночно-песчано-цементная смесь и три слоя асфальтобетона. Этот конструктив практически нивелирует нагрузки на земляное полотно, позволяя выдерживать воздействие крупногабаритного транспорта.

«Байкал»

За время работы на объектах федеральной трассы М-53 «Байкал» по направлению Новосибирск — Иркутск ОАО «Труд» построил более 60 км дорог, в частности, обходы городов Тайшет и Иркутск. К строительству обхода Иркутска, протяженностью 24 км, компания приступала еще в 1996 году, позднее работы были возобновлены в 2010 году. На трассе два моста: 40-метровый через реку Вересовку и 300-метровый Иркутский в районе поселка Баклаши. А также две двухуровневые развязки, одна из которых примыкает к трассе Красноярск — Иркутск, а другая — к автодороге Иркутск — Чита. Ширина магистрали — 15 метров. Асфальтовое полотно положат высокой плотности, специально для большегрузных машин. Новая трасса освободила от транзитных машин города Иркутск и Шелехов.

В настоящее время ОАО «Труд» работает над ликвидацией гравийных разрывов между Нижнеудинском и Тулуном. В этом году был сдан участок длиной 4 км, с 1465 по 1469 км. До настоящего времени эта часть дороги в распутицу становилась серьезной головной болью для водителей большегрузных автомобилей. Здесь компания впервые использовала технологию укладки высокоплотного асфальтобетона, с повышенным содержанием щебня. В 2015 году будут сданы оставшиеся два участка общей протяженностью 18 км, из которых 10 км построит «Труд».

«Лена»

Одна из самых опасных автомобильных дорог мира. Так специалисты говорят о трассе М-56 «Лена». Из 1157 км этой федеральной магистрали, связывающей южные и центральные районы Республики Саха (Якутия) с внешним миром, лишь около 200 км имеют более-менее хороший асфальт. Большая часть дороги — грунтово-щебеночное покрытие. Хотя в современном Атласе автомобильных дорог России федеральная трасса М-56 «Лена» обозначена толстой оранжевой полосой — такой же, как например, Москва-Санкт-Петербург, и характеризуется как «магистральная общегосударственного значения с твердым покрытием». Любой, кто ездил по этой трассе, знает, что это далеко не так.

Забайкальский филиал ОАО Труд реконструирует участок трассы км 849 — 780 в тридцати километрах от поселка Улуу. Проект рассчитан на четыре года. Также компания победила в аукционе на право строительства участка магистрали М-56 км 1020 — 1035 в Якутии.

М-56 «Лена» — пока единственная транспортная артерия, связывающая центральные и южные районы Республики Саха с внешним миром. Железнодорожная ветка от Томмота до Якутска еще не запущена в эксплуатацию.

«Трудовцы» строят дорогу в условиях нескончаемого потока многотонных фур. Строителям всегда приходится помнить, что на дороге они не одни.

Прощай, гравийка!

15 лет исполнилось Союзу дорожников Иркутской области. Минувшие годы дают основание с уверенностью говорить о том, что цель, которую в начале своей деятельности ставили перед собой его учредители, достигнута: ныне членами Союза являются более 30 предприятий с высоким производственным и научным потенциалом, объединенные общими проблемами и интересами, напрямую или косвенно связанные со строительством дорог. Сегодня это стабильно работающая независимая общественная организация Приангарья, известная и в России, и за границей. Стоит заметить, что таких союзов в стране больше нет, за опытом приезжают из других регионов и даже республик.

Свой юбилейный день рождения Союз решил отметить в рабочем формате: автопробегом в Тулун, где сегодня ОАО «Труд» строит новую дорогу. Автопробег — это традиция, он проходит, как правило, по самым горячим точкам дорожной карты Приангарья. Ранним утром в конце сентября у Вечного огня выстроился десяток внедорожников, украшенных флажками и цветными наклейками с логотипами. Командир колонны, почетный работник Министерства транспорта Российской Федерации генерал-лейтенант в отставке Виктор Бородин, проверив готовность каждой машины, сдал рапорт президенту Союза Анатолию Косякову, и он зычно командовал: «По машинам!»

Приступить к ликвидации!

«Приангарью — современные дороги» — на таком девизе участники автопробега остановились не случайно. В последние два-три года финансирование дорожной отрасли улучшилось, ситуация стала заметно меняться, особенно на самой ответственной федеральной трассе М-53 «Байкал» (Р-255 «Сибирь») Москва — Владивосток.

В 2013 году управлению дороги «Прибайкалье» выделено около 6 миллиардов рублей, существенная их часть предназначена для ликвидации гравийных разрывов в Нижнеудинском, Тулунском и Тайшетском райо-

нах. Эти печально знаменитые, много лет мучившие нас участки реально рождаются заново.

— Общая протяженность перестраиваемых участков — 23 километра, все они в работе, — рассказывает директор управления Олег Шандрук. — Нынче сдаем четыре километра, на следующий год — шесть, потом еще два участка. Так что к 15-му году закатаем все гравийные разрывы, и М-53 обретет статус дороги второй технической категории. Улучшатся транспортно-эксплуатационные показатели и комфорт, повысится пропускная способность и безопасность движения. Уже в 14-м году, пока будут достраиваться основные участки, люди будут ездить только по асфальту. Сегодня полным ходом идут четыре стройки.

К ликвидации четырехкилометрового гравийного разрыва в Тулунском районе «Труд» приступил в 12-м году. «Распечатали» объект в июне и, считай, до весны не снимали ватники. Благо рядом база, а на базе баня, теплые бытовки и сытная кухня. Уж повара старались: 250 мужиков прокормить — не шутка!

Производственная база тулунского филиала и правда очень впечатляет: итальянский асфальтобетонный завод «Марини» производительностью 200 тонн в час, две роторных дробилки, ремонтная зона, столовая.

— А как люди отдыхают? — неожиданно поинтересовался участник автопробега Юрий Иванович Алексеев, профсоюзный лидер дорожников, не упу-



Перед стартом

скающий случая порадеть за здоровый образ жизни.

Директор тулунского филиала ОАО «Труд» Александр Ромашко даже опешил. И тут же широким жестом показал на тайгу:

— Футбол погонять места хватает, да и волейбольная площадка оборудована, тоже очень востребованный объект.

Вахтовый поселок занимает просторную территорию, в пиковые месяцы здесь и до трехсот человек можно спокойно разместить. Впрочем, Ромашко про эти месяцы ничего такого особенного не говорит — работа как работа, успевай засветло дело сделать. Рядом с трассой проходит нефтепровод, и совсем близко расположены сложные инженерные коммуникации связистов и «железки» — вот с ними надо повозиться, перенести подальше от дороги. Да плюс два болота на пути — тоже не хухры-мухры, дополнительные затраты и головная боль. Но самая большая проблема — отсутствие карьеров, диабаз возить пришлось за сто километров, из Зимы. Так съедаются время и деньги. А кто еще и возмущается: дорогие дороги! Это в Сибири-то...

Когда дорожники «губы красят»

В разгар рабочего дня нас встретил главный инженер ОАО «Труд» Юрий Киберев и ввел в курс последних новостей.

— Строим по новой схеме, параллельно делаем две дороги: для транзитного транспорта по лесу идет объездная, а на месте гравийки — основная, — рассказал Юрий Владимирович. — Шесть километров объезда тоже в асфальте.

— Это зачем?

— А вы пробовали ехать в тусклом пыльном туннеле? — ответил он вопросом на вопрос. — Гравийку за десятки лет хоро-

шо накатали, скорость до 90 км, а летом ездить невозможно, машины как в густом тумане. Пыль — наш враг. В таких условиях новую стройку вести нельзя, и обеспылить все просто нереально. Поэтому лесные обходы покрыты асфальтом. После завершения строительства временные дороги будут рекультивированы, и трава будет расти, и деревья.

Новый участок сегодня ничем не напоминает прежний, гравийный разрыв бесследно исчез. Вместо него появилась современная трасса — широкая, обочины удобные, покрытые прочной щебеночно-песчаной смесью. Внешние и внутренние откосы во всю длину (130 тысяч квадратных метров!) укреплены георешеткой, засыпаны черной землей, укреплены и кюветы. На высоких трехметровых насыпях установлено мощное ограждение. Сигнальные столбики нового ГОСТа — гибкие, гнутся, но не ломаются. Трудно поверить, что такую дорогу посреди тайги проложили всего за два сезона.

— Работы выполнены на высоком профессиональном уровне, ровность и профиль выдержаны, — делится впечатлениями вице-президент Союза дорожников, генеральный директор Иркутского завода дорожных машин Ефим Дынкин. — Наконец-то и в нашем регионе такие дорогие появляются. И еще радует, что используется продукция местных производителей. Как машиностроитель в первую очередь я обращал внимание на технику и на то, где есть наши изделия. Отрадно, что все подрядчики используют дорожные знаки и средства дорожной обстановки с маркой ИЗДМ. Это подтверждает высокое качество заводской продукции.

— Готовность очень высокая, и качество соответствует требованиям, — добавила Людмила

Суслова, генеральный директор фирмы «Индор», дорожник со стажем. — Осталось, как мы говорим, только «губы покрасить» — разметочку нанести, указатели поставить, и можно приглашать комиссию.

— В целом неплохо, — согласился и Олег Шандрук. — К 18-му году главная дорога страны Москва — Владивосток полностью преобразится. Задача такая поставлена правительством, и мы должны ее выполнить.

С ветерком промчались участники автопробега по сверкающему от дождя асфальту — гладкому словно зеркало. В пору полный стаканчик на капот ставить — не расплещется! Кстати, у старых дорожников так и было, вроде забава, а показатель верный. Да и молодое поколение меж собой этот «экзамен» до сих пор негласно практикует. Конечно, у приемной комиссии свои ориентиры, но выводы сходятся: на совесть потрудились! В конце сентября новой дороге дали «добро».

...Возвращаясь в Иркутск, заметила недалеко от Шеберты поблекший памятник эпохи социализма: бетонный монумент «Серп и молот». Символ великого трудолюбия, ныне никому не нужный и заброшенный, он одиноко возвышается на перепутье. Как уцелел, непонятно. И я подумала: жаль, что в новой России никому не приходит в голову поставить монумент в честь дорожников, прокладывающих трассы по тайге, болотам, горным перевалам. Вот рубль удостоился такой чести, и киношный герой, и даже холеный сибарит. А дорожник? Может, и его время придет.

Светлана ВЕРЕЩАГИНА,
главный редактор журнала
«Дороги Приангарья» —
органа Союза дорожников
Иркутской области,
выходит с 2000 года



На правах рекламы

ИГОРЬ МИЛОСТНЫХ: Для перевозки населения железнодорожным транспортом необходима государственная поддержка

В апреле 2013 года Игорь Милостных был назначен на должность генерального директора ОАО «Байкальская пассажирская пригородная компания». В интервью газете «Областная» он рассказал о приоритетных направлениях работы компании.

— Игорь Васильевич, как вы восприняли новое назначение?

— Свое назначение на должность воспринял как доверие со стороны правительства Иркутской области и ОАО «РЖД», являющихся учредителями компании. Руководство пригородной компанией — это совершенно новое направление моей деятельности, однако это и реальная возможность быть полезным для Иркутской области. Ведь пригородные перевозки всегда были очень важными. Зачастую электричками пользуются те категории пассажиров, которым нужна социальная поддержка.

— Какие приоритеты развития предприятия вы поставили на ближайшую и отдаленную перспективу?

— Учитывая то, что мы работаем для пассажиров, собираемся и в дальнейшем улучшать качество обслуживания. Для этого в рамках сотрудничества с ОАО «РЖД» мы добиваемся оборудования посадочных платформ, рассматриваем предложения по организации новых остановочных пунктов, например возле ИргупСа, где большая часть студентов иногородние, обустройство остановочных павильонов.

Конечно, самым главным для нас сегодня является достижение уровня безубыточности. Нас тревожит ситуация с выделением субсидий. Если в следующем году вывести компанию на безубыточность и планировать объем перевозок только в пределах выделенных в бюджете средств, то в Иркутской области останется 62 пригородных поезда из существующих ныне 138. Естественно, такое массовое сокращение поездов для пассажиров недопустимо. Поэтому мы готовы стучаться во все двери и убеждать правительство региона увеличить количество выделяемых субсидий.

— Какие новые услуги для пассажиров Байкальская ППК ввела в этом году, какие планирует?

— Наша компания не стоит на месте. В этом году для пассажиров мы приобрели 44 билетопечатающих автомата. Сегодня они успешно функционируют на вокзалах крупных станций и железнодорожных предприятиях. У терминалов работают консультанты, которые помогают пассажирам оформить билет.

Для удобства пассажиров мы разработали новый сайт. Дизайн стал соот-



ветствовать современным требованиям. Основные нововведения коснулись модуля расписания. Теперь при выборе станций отправления и назначения автоматически отображается стоимость проезда по данному маршруту. При выборе конкретной станции появилась возможность просмотра режима работы касс. Добавлен раздел по предоставлению подвижного состава в аренду и провозу организованных групп пассажиров.

Также мы открыли продажу авиабилетов в пригородных кассах. Сейчас приобрести билет на самолет можно на станциях Иркутск-Сортировочный и Вихоревка. В ближайшее время мы начнем продажу авиабилетов на станции Падунские Пороги, сейчас проходит аккредитация рабочего места и обучение кассиров.

Сейчас мы активно занимаемся разработкой экскурсионных маршрутов, думаю, что эта тема очень интересна и перспективна. Совместно с агентством по туризму и министерством транспорта Иркутской области планируем введение новых маршрутов. Например, запуск на зимний период ускоренного поезда сообщением Иркутск — Байкальск. Согласно проведенным маркетинговым исследованиям, этот проект будет успешным.

Прорабатываем вопрос по организации интермодальных перевозок — доставке пассажиров к пригородным поездам автотранспортом.

— В каком состоянии находится вагонный состав компании? Будут ли приобретаться новые вагоны?

— Собственного подвижного состава у нас нет. Для осуществления перевозок в пригородном сообщении ОАО «Байкальская ППК» арендует подвижной состав у ОАО «РЖД». На 2014 год запланирована аренда 271 вагона моторвагонного подвижного состава, 5 рельсовых автобусов и 11 пассажирских вагонов.

Срок эксплуатации арендуемых пассажирских вагонов от 24 до 35 лет. На 2015—2016 год приходится массовое окончание срока службы пассажирских вагонов. За этот период выбывает 6 вагонов без проведения капитально-восстановительного ремонта на вагоноремонтных заводах. До 2025 года выйдут из эксплуатации все пассажирские вагоны.

Для обновления парка моторвагонного подвижного состава ОАО «Байкальская ППК» выступила с предложением о включении в государственную программу «Развитие транспортного комплекса Иркутской области на 2014—2018 годы» мероприятий по приобретению моторвагонного подвижного состава в количестве 12 вагонов.

Однако без участия ОАО «РЖД» провести обновление парка в 2014—2015 г. невозможно. На последнем межрегиональном координационном совете под председательством В.И. Якунина, который проходил в августе текущего года, я поднимал вопрос об обновлении подвижного состава. Нами направлена заявка в ОАО «РЖД» на приобретение состава в двухвагонном исполнении для обслуживания маршрутов на малонаселенных участках.

— Наверняка есть убыточные маршруты. Что с ними планируется делать?

— На сегодняшний день все маршруты, которые работают на территории Иркутской области, являются убыточными. Как показывает мировая практика, пригородные железнодорожные перевозки всегда были убыточны. Для перевозки населения железнодорожным транспортом необходима государственная поддержка.

Для рационального использования бюджетных средств министерство транспорта ежемесячно рассматривает каждый маршрут, проводятся мониторинги населенности. На основании полученных данных корректируется заявка на транспортное обслуживание. Например, при снижении пассажиропотока сокращается составность поездов или, наоборот,

увеличивается, например, при наступлении дачного сезона.

В то же время сейчас мы рассматриваем возможность внедрения коммерческих маршрутов. Такие проекты есть, и они успешно действуют в других регионах.

— Как обеспечиваете безопасность проезда? Есть ли у вас в арсенале эффективные методы борьбы с безбилетниками?

— С 2011 года в пригородных поездах организовано сопровождение пригородных поездов сотрудниками частного охранного предприятия (ЧОП). Работники ЧОП пресекают акты вандализма, курения и распития спиртных напитков в электропоездах. К сожалению, сейчас у нас нет возможности обеспечить охраной все поезда. На это попросту не хватает средств. Поэтому, чтобы организовать максимальный охват, мы составляем график сопровождения сотрудников ЧОП таким образом, чтобы каждую неделю они ездили по разным маршрутам. Также мы очень плодотворно сотрудничаем с транспортной полицией.

Что касается безбилетников, то у ОАО «Байкальская ППК» одни из самых низких показателей среди всех пригородных компаний страны. Что позволяет добиться таких показателей? На станциях Иркутск-Сортировочный, Академическая и Заводская модернизировали турникетное оборудование. На станциях Ангарск, Черемхово, Усолье-Сибирское и Мегиет, где происходит массовая посадка людей, работает перронный контроль — перед выходом на платформу у пассажиров проверяют наличие билетов. Контролеры-кассиры, работающие в электропоездах, продают билеты в вагонах и проводят повторные проверки проездных документов. Несмотря на недовольство некоторых пассажиров, нам пришлось сделать эту процедуру обязательной. Позволить себе возить «зайцев» мы не можем. И я очень благодарен тем нашим пассажирам, которые относятся к этому с пониманием.



На правах рекламы



Дорожная служба отмечает юбилей достижениями

В этом году предприятию исполняется 75 лет

В 2013 году Дорожная служба Иркутской области празднует свое 75-летие. К юбилею предприятие подошло с достижениями – запущен масштабный проект по модернизации асфальтобетонных заводов и дробильно-сортировочного комплекса, на 100 единиц будет пополнен парк дорожно-строительной техники, ее приобретают в лизинг. В арсенале появятся новые автогрейдеры, автокраны, гусеничные и колесные экскаваторы, фронтальные погрузчики, бульдозеры, асфальтоукладчики и другие дорожные машины. О том, как развивается ДСИО сегодня, рассказал Радик Фаразутдинов, генеральный директор Дорожной службы Иркутской области.

– Радик Хакимович, проблема асфальтобетонных заводов, которые давно устарели, не решалась долгие годы. Неужели наконец-то процесс пошел?

– Да, действительно. В этом году мы запустили масштабный проект по модернизации наших АБЗ, рассчитанный на пять лет. Пока программа реализуется на трех заводах – в Братске, Заларях, Эдучанке. Затем реконструкция ждет и другие АБЗ. Основная цель модернизации – получение качественного асфальта, выпуск не только стандартных марок асфальтовой смеси, но и полимер-битумных и щебеночно-мастичных покрытий с более высокой добавленной стоимостью, что даст неоспоримое преимущество в конкуренции с другими производителями.

– Если говорить непосредственно о ремонте дорог, какие объекты на сегодняшний день уже сданы в эксплуатацию?

– Полностью выполнены федеральные контракты по ремонту двух участков автодороги «Вилуй» в Братске и Тулуне. Завершены все работы на участках дорог Ангарск – Тальяны (11,2 км),

Верхний Булай – Лохово – Нены в Черемховском районе (4,5 км), Тайшет – Шелехово – Талая – Патриха (2 км), Хребтовая – Рудногорск – Новоилимск в Нижнеилимском районе. Сданы в эксплуатацию подъездные пути к селам Дзержинск и Савватеевка в Иркутском и Ангарском районах. Также был проведен капитальный ремонт мостовых переходов в Качутском, Баяндаевском, Иркутском районах. Работ по муниципальным контрактам выполнено почти на 90 млн рублей. Практически все объекты сданы досрочно.

– Какой объем работ Дорожной службе предстоит выполнить в этом году?

– В целом размер контрактной базы составил 5 млрд рублей, из них в 2013 году необходимо освоить около 4 млрд рублей, а оставшаяся сумма переходит на 2014–2015 годы – таким образом были заключены контракты. По состоянию на текущий момент выполнено 93% от запланированного объема работ. Среди наиболее значимых объектов – участки автодорог Краснояроро – Небель, Хребтовая – Рудногорск, Таксимо – Бодайбо. До конца декабря мы планируем



справиться с планом в полном объеме. По итогам года ожидаем прибыль в размере 200 млн рублей.

– Расскажите о планах, связанных с развитием службы.

– Областным правительством принято решение об увеличении уставного капитала Дорожной службы на 150 млн рублей. В качестве авансового платежа эти деньги пойдут на приобретение техники в лизинг. В целом планируется закупить техники на сумму до 400 млн рублей. В открытом конкурсе смогут участвовать все лизинговые компании. В настоящее время конкурсная документация находится на согласовании у акционера. Приобретение техники позволит повысить качество обслуживания дорог, значительно расширить наши

производственные возможности, сократить расходы на аренду техники и затраты на приобретение запасных частей.

– Дорожная служба – это бизнес или...?

– В первую очередь мы должны выполнять обязательства перед заказчиками и жителями области, обеспечивать безопасный проезд по дорогам и уже потом думать о получении прибыли. Хотя бизнес, конечно же, должен быть доходным. У нас много конкурентов в сфере ремонта и строительства дорог, а вот что касается содержания магистралей, то здесь мы остаемся, можно сказать, монополистами – желающих заниматься этим найти сложно, дело довольно убыточное. Поэтому мы стараемся соблюсти баланс интересов, выстроить бизнес так, чтобы он был прибыльным и чтобы все обязательства перед заказчиками выполнялись. Сейчас наша цель – вывести Дорожную службу на европейский уровень. Филиалы замотивированы на выполнение большого объема работ своими силами. Разрабатывается новая схема премирования, которая будет жестко увязана с достижением компанией целей по прибыли. В выполнении всех задач качественно и в срок будет заинтересован каждый работник. Дорожная служба – социально значимое предприятие, на котором трудится 2,5 тыс. человек. Все филиалы вместе, а также каждый в отдельности, для нас очень важны, потому что они охватывают всю территорию Приангарья.

Юлия УЛЫБИНА



СПРАВКА

История Дорожной службы началась в 1938 году с организации дорожного отдела исполкома областного Совета депутатов трудящихся. Становление и развитие Приангарья, все его стройки, жизнь в период Великой Отечественной войны неразрывно связаны с деятельностью Дорожной службы. За долгие годы предприятие неоднократно реорганизовывалось, но всегда оставалось в ведении областной власти. В 2006 году Дорожная служба была преобразована в акционерное общество и по-прежнему сохранилась в госсобственности. Основная функция ДСИО – эксплуатация автомобильных дорог и дорожных сооружений, обеспечение безопасного проезда по дорогам области. Кроме того, ДСИО ведет строительство, ямочный и капитальный ремонт дорог, мостов, путепроводов, водопропускных систем и водоотводов, разрабатывает карьеры, производит асфальт, битум, щебень, песчано-гравийные смеси, товарный бетон. Дорожная служба включает в себя 16 филиалов, 68 производственных участков и охватывает всю территорию региона. На предприятии трудятся 2,5 тыс. человек. Технический парк ДСИО – 1700 единиц. В активе Дорожной службы 23 асфальтобетонных завода и завод железобетонных изделий. ДСИО обслуживает все 12 411 км дорог областного подчинения, а также 240 км федеральных дорог, 1236 мостовых переходов, две паромные и 24 ледовые переправы.

Есть ли панацея от автомобильных пробок?

Свое решение предлагают специалисты НИ ИрГТУ

Перегруженность транспортных систем российских городов снижает мобильность населения, приводит к значительным потерям времени, оказывает негативное влияние на эффективность работы городского общественного транспорта. При этом снижается экономический потенциал страны в целом. Действительно, города России задыхаются от автомобильных пробок.

Иркутск не является исключением. Одна из главных причин транспортных заторов на улицах областного центра — высокий уровень автомобилизации, достигшей в настоящее время более высокого уровня, чем это предполагалось в старом Генплане. На одну тысячу жителей мы имеем уже около 300 автомобилей! Между тем строительство уличной дорожной сети, предусмотренное прежними генпланами Иркутска, реализовано всего на 60%. У нас очень перегружен исторический центр. На его территории площадью 400 га в обеденное время одновременно могут находиться около 6—7 тысяч припаркованных автомобилей (!), остро ощущается нехватка парковочных мест и — самое глав-

ное — отсутствие транспортной стратегии.

Над решением данной проблемы работают специалисты кафедры менеджмента и логистики на транспорте НИ ИрГТУ, которые в свое время разработали проекты моделирования транспортных потоков для Санкт-Петербурга и Улан-Удэ, а также маршрутную систему Комсомольска-на-Амуре.

По мнению профессора кафедры менеджмента и логистики на транспорте ИрГТУ Александра Михайлова, одна из главных транспортных проблем Иркутска — отсутствие городской кольцевой дороги, которая предусматривалась еще советскими проектировщиками как главное транспортное сооружение областного центра.

Профессор Александр Михайлов во время практических занятий со студентами



— Предполагалось, что по кольцевой дороге можно будет, минуя центр города, всего за полчаса попасть из микрорайона Солнечный в Иркутск II или Ново-Ленино. Считаю, что строительство этой инфраструктуры или резервирование территории под нее должно стать стратегической задачей нашей градостроительной политики. Еще одна проблема касается реально существующей агломерации. В Иркутском районе активно прибывает население — за последние пять лет оно выросло на 80 тысяч человек. Люди живут за чертой города, а работают в Иркутске, пользуются его инфраструктурой, сюда же возят детей в детсады и школы. Однако никто не владеет информацией о размерах этих пассажиропотоков и их распределении. Кроме того, через городской центр проходит большой объем транзитного транспорта. Чтобы решить этот вопрос, важно найти компромисс, который бы устраивал все заинтересованные стороны, так как здесь сталкиваются совершенно противоположные интересы: торговля, автомобилисты, пешеходы, а теперь и велосипедисты, — отметил Александр Михайлов.

По мнению профессора, в областном центре в первую очередь нужно тщательно продумать маршрутную схему общественного пассажирского транспорта, учитывая при этом состояние организации движения на левобережных подходах к новому мосту через Ангару. Специалисты транспортной лаборатории НИ ИрГТУ могут изменить маршрутную систему общественного транспорта и значительно улучшить сообще-

ние между самым крупным по количеству населения Свердловским районом, расположенным на левом берегу Ангары, где проживает 65% населения, и центром Иркутска на правом берегу, где концентрируются рабочие места и социально-культурные объекты. Для выработки эффективных градостроительных и транспортных решений необходимо понять масштабы ежедневных маятниковых поездок с трудовой целью, которые затрагивают несколько городов — Иркутск, Шелехов, Ангарск, Усолье-Сибирское и Черемхово.

Он подчеркнул, что масштабные исследования для разработки транспортной схемы иркутской агломерации могут быть проведены при поддержке городских и областных властей.

— Мы можем прогнозировать распределение транспортных и пассажирских потоков при разных сценариях развития Иркутска. Объем и продолжительность работ зависит от исходных данных, которых должно быть как можно больше, что позволит значительно повысить точность прогнозов и эффективность предлагаемых мероприятий. Это касается численности населения, мест приложения труда, сбора информации о существующих интенсивности движения и пассажиропотоках. Данная работа может быть достаточно продолжительной, так как транспортным расчетам должны предшествовать пунктуальные исследования. Например, когда мы несколько лет назад прогнозировали распределение пассажиропотоков при вводе нового моста в Иркутске, то провели анкетирование 6 тысяч человек. При обследо-

вании транспортной подвижности населения были получены показатели качества транспортного обслуживания населения с точки зрения затрат времени на передвижения. Результаты оказались гораздо хуже, чем предполагают градостроительные нормативы, — отметил Александр Михайлов.

Для повышения профессионального опыта кафедра уже несколько лет практикует сотрудничество с немецкими специалистами из университетов городов Штутгарта, Дрездена, Веймара.

В научной конференции, которая прошла в начале октября в Иркутском техническом университете, приняли участие 12 студентов факультета транспорта из Дрезденского технического университета Фридриха Листа. Будущие специалисты в области транспортной экономики и инженерии совершают образовательный тур по России.

Студентов очень удивила работа общественного транспорта в нашем городе, по их мнению, общественное движение не всегда организовано должным образом, людям приходится ждать автобусы, трамваи, троллейбусы достаточно долго. Не все население имеет собственные машины, и многие добираются на работу на общественном транспорте. Поэтому важно, чтобы он работал точно по расписанию. В Германии в настоящее время уделяется большое внимание развитию общественного пассажирского городского транспорта, повышению его привлекательности.

Сергей БЕРДЕННИКОВ



Десять километров добротной дороги

Второй год ведет капитальный ремонт дороги М-53 «Байкал» в Заларинском и Зиминском районах предприятие «Московский тракт». 10 километров на твердую «четверку» – таков итог нынешнего рабочего сезона.

Виктор Панов, главный инженер ФКУ Упрдор «Прибайкалье»:

— Это не привлеченный коллектив. В основном работают люди, которые выросли на здешней земле, отучились и вернулись обратно. Дороги строят для себя — качественно, ответственно. К тому же они не только капитально ремонтируют, «Московский тракт» выиграл пятилетний контракт на обслуживание этого участка. Поэтому стараются делать ремонт добротно, чтобы избежать дополнительных расходов при эксплуатации.

Основной костяк «Московского тракта» — местные жители, для которых дорога М-53 давно стала семейным делом. Стаж работы многих от 15 лет. Как, например, у супругов Любови Ивановны Михалевой и Виктора Николаевича Артемьева. Любовь Ивановна студенткой в 1977 году пришла сюда, на зиминский участок. Любит свою профессию, не представляет себя специалистом другой отрасли. В 1980-м, вспоминает она, на трассе «Байкал», тогда гравийке, начали укладывать первый асфальт именно в Зиминском районе. А нынешний капремонт здесь — первый за 30 с лишним лет. Хотя по ГОСТам уже три таких ремонта должно пройти!

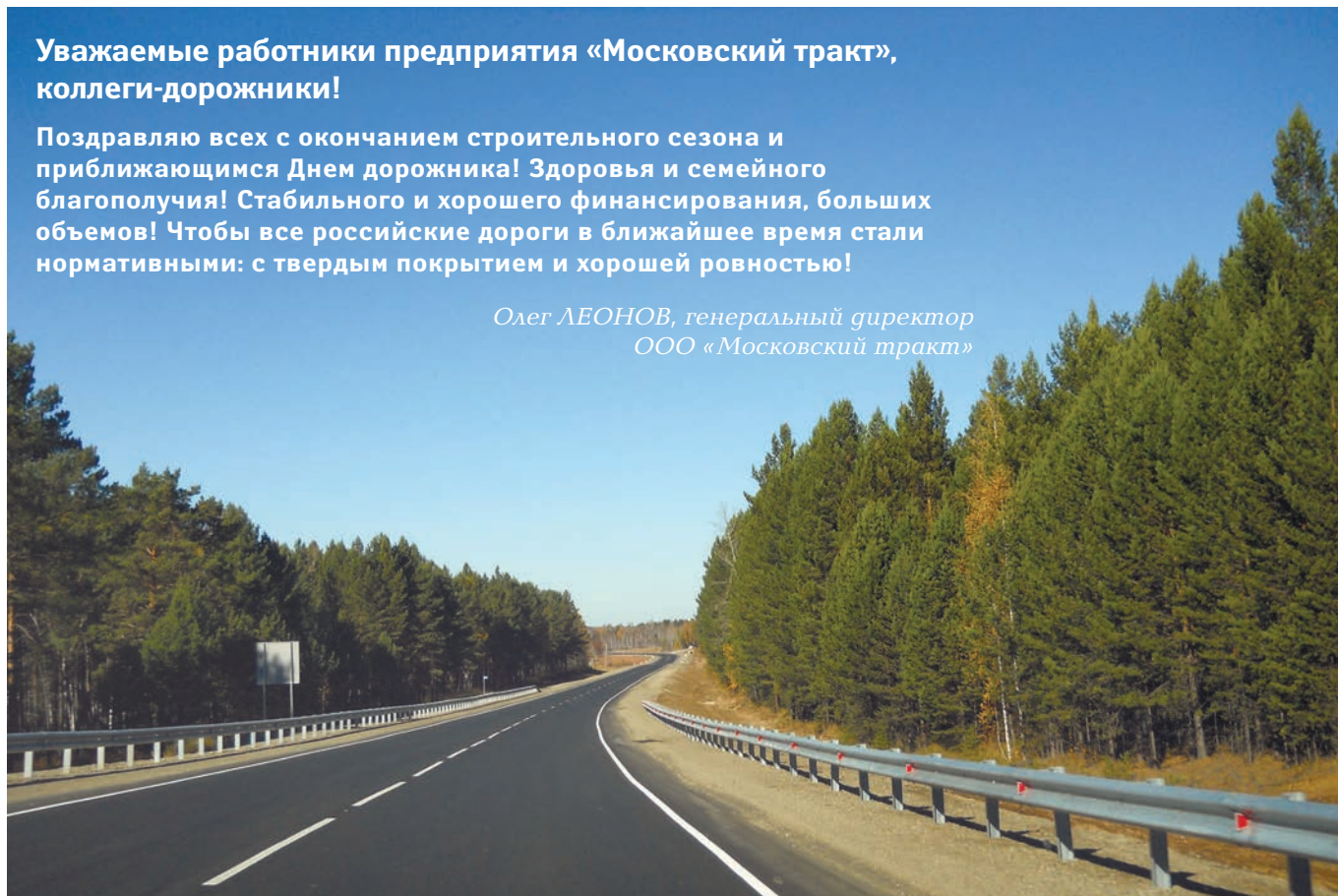
Любовь Михалева, главный инженер ООО «Московский тракт»:

— Обидно, что нас, дорожников, в последнее время только ругают. Мол, не умеют строить, как за границей. Только я так скажу: никакая иностранная трасса не выдержит без ремонта 30-летнего срока эксплуатации, да еще с двойной нагрузкой на нее! За рубежом такого безобразного отношения к дорогам не допускают. «Недоремонт» — чисто российский термин, родившийся в перестроечные годы, когда в стране не было денег. Потому-то дороги, особенно в Сибири, характеризуют сейчас как «ненормативные». А строить мы умеем, раз по М-53 и без ремонта уже три десятилетия ездят!

Уважаемые работники предприятия «Московский тракт», коллеги-дорожники!

Поздравляю всех с окончанием строительного сезона и приближающимся Днем дорожника! Здоровья и семейного благополучия! Стабильного и хорошего финансирования, больших объемов! Чтобы все российские дороги в ближайшее время стали нормативными: с твердым покрытием и хорошей ровностью!

*Олег ЛЕОНОВ, генеральный директор
ООО «Московский тракт»*



Решение правительства РФ о приведении российских дорог в нормативное состояние за ближайшее десятилетие для «трактовцев» долгожданное: соскучились по серьезной и стабильной работе. Как, впрочем, и все их коллеги дорожники. Нынешний сезон показал, что при достаточном финансировании они умеют трудиться с полной самоотдачей. И настрой у людей боевой, и уверенность в своей востребованности появилась, и профессиональное мастерство не утрачено...

Коллектив «Московского тракта» активно обновляется. Здесь работают 200 человек, около 20 династий. Вслед за родителями пришли сыновья и внуки. Старшие, опытные, помогают освоиться молодежи. Виктор Белов трудится на дороге с 1984 года, мастер на все руки, с любой техникой на «ты» — будь то погрузчик или трактор, каток или асфальтоукладчик... Передает секреты профессии не только сыну Андрею, на предприятии его считают главным наставником.

Евгений Мартынов, машинист специальной дорожной техники ООО «Московский тракт»:

— У нас многие работают давно. Они всегда подскажут, объяснят, как правильно сделать. К примеру, Белов Виктор Иванович, если у меня возникают какие-то трудности, обращаюсь к нему.

К молодежи в «Московском тракте» относятся уважительно. В этом году почти полностью обновили мехпарк, доверив новую технику в том числе молодым. И получают хорошую отдачу: добросовестное, ответственное отношение к делу, заинтересованность в хорошем конечном результате.

Олег Леонов, генеральный директор ООО «Московский тракт»:

— Мы довольны своей сменой. Активные, инициативные, дееспособные. На ходу осваивают разную технику. Многие, например Андрей Белов, Евгений Мартынов, Дмитрий Николенко и другие, владеют двумя-тремя меха-

низмами. Есть ребята, из которых в дальнейшем получатся толковые руководители. Например, Егор Драчев. Он заочно учится на автодорожном в НИ ИргТУ и работает мастером участка.

В «Московском тракте» любят и гордятся своей профессией дорожника. Считают ее нужной, интересной, самой лучшей, потому что оставляет видимый след на земле. Оттого, говорят, и дороги получаются ровными и добротными.

**Татьяна ЗАХАРОВА
Фото Л. МИХАЛЕВОЙ и
Е. КАРТАШОВА-НИКИТИНА**

666301 РФ, Иркутская область, г. Саянск,
Промышленный узел
база Стройиндустрии тер., 28А кв-л.
666304 РФ, Иркутская область, г. Саянск,
а/я 356

Сот. 89086556604, факс. 89016580828,
e-mail: moskovskytract@gmail.com,
mtract38@gmail.com



**Более 30 лет работают на дороге
Л.И. Михалева и В.Н. Артемьев**



**Последние штрихи перед сдачей дороги:
облагораживание обочин**



**Торжественный момент сдачи 10 км
отремонтированной дороги**

Дорожники успешно завершают ремонт федеральных трасс и готовятся к новым достижениям

Российские дороги – одна из двух главных проблем страны – уверенно сохраняют за собой последние места в международных рейтингах. Известно это давно, однако всерьез проблемой занялись лишь несколько лет назад.

Пять минут Европы

Один из таких проблемных участков федеральной трассы М-53 длиной 4,35 км в Тулунском районе открыли 26 сентября. До настоящего времени эта часть дороги не была заасфальтирована и в распутицу становилась серьезной головной болью для водителей большегрузных автомобилей. На гравийной дороге тяжелые фуры проваливались и застревали. Теперь же специалисты-дорожники называют новый участок лучшим на территории Приангарья, поскольку здесь впервые использовали технологию укладки высокоплотного асфальтобетона с повышенным содержанием щебня. Как известно, чтобы проверить ровность дороги, на панель приборов автомобиля ставят стакан с водой. Если вода не расплескалась – дорога ровная. Дорожники уверяют, что этот участок такую проверку успешно прошел, за что с их легкой руки сразу был назван «Пять минут Европы». В ближайшие два года ФКУ Упрдор «Прибайкалье», обслуживающее федеральные дороги в Иркутской области, намерено устранить и оставшиеся гравийные разрывы на трассе М-53.

Не снижая темпов работ!

О планах и выполненных работах на трассах и дорогах региона рассказал начальник ФКУ «Управление автомобильной магистрали Красноярск – Иркутск Федерального дорожного агентства» Олег Шандрук.

Если говорить о проделанной работе, нельзя не



Олег Шандрук (в центре) проверяет качество выполненных работ

затронуть 2012 год, в котором ФКУ Упрдор «Прибайкалье» выполнило большой фронт работ. Было построено 9,3 км федеральных дорог, проходящих через Приангарье. Кроме того, восстановлен мост через Оку на 1626 км трассы М-53 в Зиминском районе – длина участка составила 330 м. Также специалисты выполнили капитальный ремонт 26,85 км дороги М-53. Работы велись в Заларинском, Нижнеудинском, Черемховском и Тулунском районах. Наряду с этим отремонтировано 98,58 км автодорог М-53, М-55 и «Виллюй», участки располагались в Нижнеудинском, Усольском, Шелеховском, Братском и Усть-Кутском районах.

В прошлом году был введен в эксплуатацию после ремонта последний объект в районе села Замзор, там располагался участок гравийного разрыва длиной 7,11 км. Через село построена эстакада длиной в 261 метр, гравия на этом участке нет. Еще один сложный участок с железнодорожным

переездом, в районе населенного пункта Облепиха, ликвидирован в этом году. Теперь практически вся автомобильная трасса от Тайшета до Нижнеудинска будет второй категории – ровная и удобная. После ввода участка в эксплуатацию на этом отрезке ремонт больше не планируется.

В этом году управлению удалось построить 15 км автомобильных дорог в Тулунском и Тайшетском районах, реконструировать 29 километров дорог на трассе М-53 «Байкал» в Зиминском (км 1625 – км 1636), Заларинском (км 1653 – км 1663) и Черемховском (км 1731 – км 1738) районах. Работы велись на автомобильной дороге «Виллюй» в Нижнеилимском (км 380 – км 399) и Усть-Кутском (км 525 – км 534) районах. Также отремонтировали порядка 100 км дорог, львиная доля которых приходится на трассу М-53 (км 1261 – км 1281, Нижнеудинский район; км 1338 – км 1343, Нижнеудинский район; км 1485 – км 1496, Тулунский район; км

1678 – км 1688, Заларинский район; км 1714 – км 1724, Аларский район; км 1842 – км 1847, Ангарский район; км 1859 – км 1868, Иркутский район), трассу М-55 «Байкал» (км 21 – км 29, Шелеховский район, Иркутская область). Также в ремонте было 13 мостов.

Олег Шандрук отметил, что финансирование дорожных работ в Приангарье ежегодно растет, увеличение происходит на сумму порядка 1 млрд рублей. Так, если в 2010 году было выделено 3,7 млрд рублей, то в 2011 году сумма составила 4,3 млрд рублей. В 2012-м на строительство и ремонт федеральных трасс потратили 5,3 млрд рублей. Положительная тенденция сохранилась и в этом году: на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог, проходящих по территории области, было затрачено в общей сложности более 6 млрд рублей. Все работы, запланированные на этот год, практически выполнены.

Приоритетные километры

По словам начальника Упрдор «Прибайкалье», служба ставит перед собой три приоритетных задачи: устранение гравийных разрывов, ликвидацию железнодорожных переездов в одном уровне и отвод федеральной трассы от населенных пунктов – это необходимо для обеспечения безопасности населения. Гравийные разрывы между Нижнеудинском и Тулуном планируется ликвидировать в ближайшие три года.

– В этом году работы на участке протяженностью 4,35 км от Тулуна в сторону Нижнеудинска полностью завершены, причем, стоит отметить, объект был сдан с опережением в один месяц. Кроме того, в конце октября будет сдан в эксплуатацию еще один участок дороги, – сообщил Олег Шандрук.

По его словам, в первом квартале 2013 года был организован аукцион по объекту

«железнодорожный переезд в одном уровне», расположенному за Нижнеудинском. Проектная документация по нему готова. Работы планируются также завершить к 2015 году. К отводу трассы от населенных пунктов предполагается приступить в 2014 году, по этим работам есть четыре проекта.

Что касается трассы М-55, то там для разгрузки движения в прошлом году были построены дополнительные полосы. В этом году был произведен ремонт 8 км дороги от Шелехова до Чистых Ключей, в следующем году планируется продолжить работы по устройству дополнительных полос.

Ремонт участков дороги на федеральной трассе «Вилуй» планируется осуществлять с интенсивностью 30 км в год. В этом году на трассе велись работы по капитальному ремонту сразу двух участков дороги. На 17-километровом участке в Нижнеилимском районе, где капремонт рассчитан на три года, в этом году ввели в эксплуатацию первые 4 км, и второй участок, протяженностью в 7 км в Усть-Кутском районе, сдали с опережением графика в начале октября текущего года.

Напомним, что трассу «Вилуй» передали Управлению автомобильной магистрали пять лет назад. За это время удалось отремонтировать участки общей протяженностью 150 км. И основная задача сегодня — привести всю дорогу, а это почти 700 км, в надлежащий вид.

Инновации в ремонте и строительстве трасс

С каждым годом возрастают объемы дорожных работ, поэтому невозможно представить будущее без внедрения инновационных технологий. Сегодня остро стоит вопрос обеспечения высокотехнологичного, наиболее экономичного ведения ремонтно-восстановительных работ на дорогах Приангарья. Поэтому ФКУ Упрдор «Прибайкалье» успешно применяет новые прогрессивные технологии в ремонте, строительстве и содержании автомобильных дорог.

Например, метод холодного ресайклинга успешно прошел испытания и зарекомендовал себя с положительной стороны на автомобильной дороге «Вилуй». Это распространенный метод, при котором для ремонта старых дорог на месте повторно перерабатывается старое дорожное покрытие. Ресайклинг экономически выгоден в строительстве новых и ремонте старых дорог.

На трассе М-53 «Байкал» при строительстве объекта была применена технология Jet Grouting, которая, по словам Олега Шандрука, хорошо себя зарекомендовала при укреплении слабых грунтов в основании насыпи.

Также в этом году применено устройство тонких макрошероховатых слоев из открытых битумоминеральных смесей при ремонте покрытий и технология устройства оснований и покрытий из холодных органических смесей. Предлагаемая технология решает



одновременно множество задач: ликвидацию деформаций и разрушений, таких как износ, шелушение, выкрашивание, выбоины, сдвиги, гребенки, трещины, колеи; восстановление утраченных свойств и сплошности дорожного покрытия; увеличение водостойкости; выравнивание поперечного профиля и микронеровностей проезжей части; усиление существующих дорожных конструкций; увеличение межремонтных сроков; значительное повышение сцепных качеств благодаря макрошероховатой структуре поверхности покрытия; интенсивное разрушение ледяных образований в зимний период, что чрезвычайно важно для обеспечения безопасности движения.

На участке в Тулунском районе впервые на дорогах

Иркутской области была применена технология высокоплотного асфальтобетона, которая характеризуется высокой прочностью, износостойкостью, водо- и морозостойкостью, а также в течение длительного времени сохраняет шероховатость поверхности. Также данная технология позволяет значительно повысить межремонтные сроки службы без образования дефектов. Работоспособность покрытия, его ровность, отсутствие изъянов являются важнейшими характеристиками потребительского качества автомобильной дороги.

— На участках с высокой интенсивностью движения автотранспорта применяется разметка, выполненная термопластиком, имеющим продолжительный срок службы, — добавил Олег Шандрук.

Должное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог — это результат вовремя проводимых работ по реконструкции, содержанию, капитальному ремонту и ремонту дорог и мостов в Приангарье, ведь дорожный сезон круглогодичный. Летом управление занимается строительством и ремонтом дорог, зимой регулирует процессы по зимнему содержанию.

В целях безопасности

Повышенное внимание управление уделяет дорожному движению по федеральным автодорогам. В этом году установлено 400 дорожных знаков, около полутора тысяч направляющих устройств. Также введено в эксплуатацию осветительное оборудование в населенных пунктах общей про-

тяженностью 1,5 км, нанесена горизонтальная дорожная разметка почти на полтора тысячах автодорог. Для ликвидации аварийно опасного участка с высокой концентрацией ДТП и повышения безопасности дорожного движения на федеральной автомобильной дороге М-53 в городе Усолье-Сибирское на пешеходном переходе был установлен светофорный объект и пешеходное ограждение. На данном участке дороги это вынужденная мера, так как только за последние три года произошло 13 ДТП, в которых погибло три человека, ранено 14. Кроме того, вблизи находится школа, и новый светофор обеспечит безопасность детей и их родителей. Стоит отметить, что в данном светофорном объекте реализованы дополнительные возможности для обеспечения безопасности движения, которые не применялись ранее на федеральных автомобильных дорогах Иркутской области. Например, при включении пешеходной фазы светофора включается освещение всего пешеходного перехода.

Также в этом году на федеральной автомобильной дороге М-53 для ликвидации аварийно опасного участка установили еще один светофорный объект в городе Тулуне в районе моста через реку Ия.

В первоочередных планах на 2014 год кроме закрытия гравийных разрывов строительство путепровода в Нижнеудинском районе, продолжение капитального ремонта на трассах М-53 и «Вилуй». На трассе М-55 предполагается устройство дополнительных полос.

Сергей БЕРДЕННИКОВ



UZ-DAEWOO
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ООО «РИВОЛЬТА»

г. Иркутск
ул. Баррикад 24А
8 (3952) 500-544
www.uzdaewoo72.ru



Daewoo Nexia. 2013 г., 1,5 л., 80 л.с.,
CD Mp3 + 4 колонки
Цена: 324 000 руб. Новый!



Daewoo Matiz MX. 2013 г., 0,8 л., 50 л.с.,
передние СП, ГУР, CD Mp3 + 4 колонки
Цена: 297 000 руб. Новый!



Daewoo Nexia. 2013 г., 1,5 л., 80 л.с., люкс,
ЦЗ, ПЭП, ПТФ, ГУР, CD Mp3
Цена: 355 000 руб. Новый!



Daewoo Matiz. 2013 г., 0,8 л., 50 л.с.,
базовый, CD Mp3
Цена: 266 000 руб. Новый!

Гарантия 3 года или 100 000 км.

Более 50 автомобилей в наличии с ПТС

АВТООБМЕН



BAW-RUS
Motor Corporation

Официальный дилер
ООО «РИВОЛЬТА»

Сделано в России

www.BAW-RUS.ru



BAW Tonik. 2013 г., 1,3 л., 70 л.с., г/п до 1,5 т,
размер платформы 3050x1610x350.
Цена: 454 000 руб.
Новый!



Аналог Isuzu Elf
BAW Fenix 33462. 2013 г., 3,2 л., 103 л.с., г/п до 3 т,
ГУР, категория В, размер платформы 4250x1900x400.
Цена: 705 000 р. Новый!



Аналог Isuzu Elf
BAW Fenix 3346. 2013 г., 3,2 л., 120 л.с., г/п 4 т,
ГУР, ABS, размер платформы 5200x2000x550.
Цена: 925 000 р. Новый!



BAW Fenix 3346 с КМУ Fassi F65 A.0.21
Макс. грузоподъемность КМУ 3 000 кг.
Макс. вылет стрелы 5,5 м.
Цена: 1 560 000 руб. Новый!



BAW Fenix 3346 ЭВАКУАТОР
Грузоподъемность до 3 500 кг
Тяговое усилие лебедки 4 100 кг
Цена: 1 080 000 руб. Новый!



BAW Fenix 33462 изотермический фургон
Г/п до 2,5 т., категория В
Размер фургона 4150x2000x1880, объем 15,6
Цена: 805 000 руб. Новый!

Работает программа утилизации (40 000 рублей) подробности у менеджеров



FAW

www.FAW.ru



FAW V5. 2013г, 1,5 л., 102 л.с., люкс, ЭУР,
Airbag, литые, аудиосистема, кожа, ABS,
EBD, парктроник, сигнализация.
Цена: 413 900 руб. Новый!



Автомат
FAW B50. 2013г, 1,6 л (Volkswagen),
АКПП, люкс, климат контроль, CD, USB +
6 колонок, литые, ABS, EBD
Цена: 643 900 руб. Новый!



FAW V5. 2013г, 1,5 л., 102 л.с., люкс, ЭУР,
Airbag, литые, CD + USB, 4 колонки,
ABS, EBD, BOS, сигнализация.
Цена: 393 900 руб. Новый!

Официальный дилер FAW, BAW, Bogdan ООО «РИВОЛЬТА»

Иркутск, ул Баррикад 24 «А». Тел. (3952) 60-99-22, 60-99-44

Кредит * Страхование ** Лизинг *** Обмен на Ваш автомобиль Сервисное обслуживание

* ОАО "Сбербанк России" Ген. лицензия №1481 от 30.08.2010

Товар сертифицирован

*** ООО "Каркаде" Свидетельство №248

ВСЕ АВТОМОБИЛИ УЧАСТНИКИ ПРОГРАММЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ЛЬГОТНОГО АВТОКРЕДИТОВАНИЯ

Газета зарегистрирована
управлением федеральной
службы по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций по
Иркутской области.
Регистрационное свидетельство
ПИ № ТУ 38 – 00167 от 17 сентября
2009 г.
Спецпроект является составной
частью «Общественно-
политической газеты «Областная».
Распространяется только в составе
газеты.

Рукописи, рисунки и фотографии
не рецензируются и не
возвращаются. Мнение авторов
может не совпадать с мнением
редакции.
Перепечатка и любое использова-
ние материалов возможны только
с письменного разрешения автора
(издателя).

Учредители:
Законодательное Собрание
Иркутской области,
Правительство Иркутской области.

Спецпроект подготовлен ОГАУ
«Издательский центр».
Все права защищены. За
содержание рекламных материалов
редакция ответственности не несет.

Редакция:

ОГКУ «Редакция газеты

«Областная»

Издатель:

ОГАУ «Издательский центр»

Адрес редакции и издателя:
г. Иркутск, ул. Рабочая, 2а,
оф. 338а, 339 (бизнес-центр
«Премьер»)

Почтовый адрес:
664011 г. Иркутск, а/я 177
Подписные индексы:
78448 – для пенсионеров
78449 – для физических лиц
78450 – для юридических лиц

Главный редактор

Нина Озерникова

Дизайнер

Валентина Головщикова

Репортерская группа:

Анна Виговская,
Людмила Шагунова,
Ольга Андреева,
Юлия Мамонтова,
Иван Мамонтов,
Елена Пшонко

Фотограф

Лариса Федорова

Рекламная группа:

Надежда Дормидонова,
Анна Кривецкая

Газета подписана в печать:

16.10.2013 г. в 18.00
Отпечатано в типографии
объединения «Областинформ»
ООО «Бланкиздат»,
г. Иркутск, ул. Советская, 109г

Заказ

Тираж 4500 экз.

Цена свободная

Телефоны для справок:

(3952) 500-902, 500-903

e-mail: og@ogirk.ru