ДОРОГИ ПРИАНГАРЬЯ

журнал о дорожной отрасли

№2 (39) 2013

Научно-практическая конференция «Дороги Сибири. Перспективы развития. Качество. Инновации»

Летний сезон

Юбилей ветерана дорожной отрасли Элеоноры Максимовой

СОДЕРЖАНИЕ

Актуально

1 Масштабные инвестиции для решения ключевых задач

6 Перспективы на 2013 год

Новости

8 Автопробег по самой длинной дороге России

9 Четвертая очередь мостового перехода завершается

Официальный отдел

10 Выставка профессионалов: Золотая звезда – Союзу дорожников

12 Выступления участников конференции

Строительство и ремонт

19 Ориентир – программы развития дорог региона

21 Динамика финансирования – положительная

У наших соседей

23 «Южный Байкал»: развитие отрасли – один из факторов экономического роста

25 «Забайкалье»: путь к прогрессу – через внедрение инноваций

Новые технологии

27 Вопросы, требующие решения

28 Резолюция конференции

29 Высокая оценка

Крупный план

30 Дорога всей жизни

32 **Поздравительные телеграммы**

УЧРЕДИТЕЛЬ:
СОЮЗ ДОРОЖНИКОВ
ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Зарегистрирован Восточно-Сибирским межрегиональным территориальным управлением Министерства РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации
ПИ №13-0333 от 19 июля 2003 г

Адрес учредителя и редакции:
664007 г. Иркутск, ул. Дек. Событий, 47 «б», оф. 307
телефон/факс: +7 (3952) 26-12-38
Гл.редактор: 8 902 5 127 625

Главный редактор: С. А. Верещагина

Дизайн и верстка: Ася Натан

Корректор: Раиса Кулагина

ТИРАЖ 750 экз. Распространяется бесплатно.
Рекомендуется для читателей любого возраста.

Отпечатано в типографии «Призма»:
664035 г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 78/5

Заказ № . Дата выхода в свет 30.06.2013 г.

Дмитрий Медведев, председатель Правительства Российской Федерации:

МАСШТАБНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ ПОЗВОЛЯТ РЕШИТЬ КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ

Краткая стенограмма заседания Государственной комиссии по социально-экономическому развитию Дальнего Востока, Республики Бурятии, Забайкальского края и Иркутской области, состоявшегося в Якутске под председательством Дмитрия Медведева и с участием значительной части Правительства Российской Федерации.

Д.А.Медведев. Задачи по социально-экономическому развитию Дальнего Востока, Республики Бурятии, Забайкальского края и Иркутской области очень амбициозные. Они заключаются в том, чтобы кардинально обновить энергетическую, транспортную, социальную инфраструктуру всего региона.

Транспортная инфраструктура. Нам нужно обязательно изменить ситуацию, увеличив пропускную способность БАМа и Транссиба, а также поменять ситуацию в дальневосточных морских портах. Надо построить автомобильные трассы между Хабаровском, Владивостоком и Находкой. Объемы дополнительного финансирования на преодоление этих транспортных диспропорций железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба в 2013–2017 годах составят не менее 260 млрд рублей. Признано целесообразным внести их в уставный капитал открытого акционерного общества «Российские железные дороги». При этом средства федерального бюджета, вложенные в транспортную инфраструктуру, должны создать, как принято говорить, мультипликативный эффект. Имеется в виду в целом развитие макрорегиона, появление новых современных рабочих мест и увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

Много лет говорится о необходимости моста через Лену в районе Якутска. Еще в 1980-х годах был подготовлен первоначальный проект, но в силу разных причин исполнение не состоялось. Недавно подписано распоряжение о проведении конкурса на заключение концессионного соглашения. Речь идет о проектировании, строительстве и эксплуатации такого моста, причем – о контракте полного жизненного цикла. Частный инвестор-концессионер должен спроектировать мост по самым новым технологиям и построить его в сжатые сроки с учетом весьма сложных природно-климатических условий с последующим возмещением своих расходов из федерального бюджета по заранее определенной схеме, в заранее определенном размере. На строительство и первый период эксплуатации планируется израсходовать более 80 млрд рублей. Конечно, подрядчики обязаны исходить из того, что затраты на содержание объекта напрямую зависят от качества материалов и от качества строительных работ.

Важнейшая проблема – бесперебойное авиасообщение с центральной частью России и между крупнейшими городами Дальневосточного региона. Нужно реконструировать старые и строить новые взлетно-посадочные полосы, развивать малую авиацию, санитарную авиацию и привести авиационное хозяйство, включая аэровокзалы, в нормальное состояние. Большую часть работы рассчитывается завершить к 2016 году.

Создание инвестиционного климата – это задача не только федеральных властей, но и региональных. Это необходимое условие для ускоренного экономического роста, реализации крупных проектов, связанных с созданием инфраструктуры в районах Дальнего Востока, Забайкалья, запуском высокотехнологичных производств. Правительством одобрен законопроект, по которому для крупных инвестиционных проектов (так называемых гринфилдов, то есть новых площадок под производство) ставка налога на прибыль может быть снижена до нуля в течение первых пяти лет, и в последующие пять лет она составит 10%. Готовятся предложения по предоставлению льгот по налогу на добычу полезных ископаемых на Дальнем Востоке.

Серьезную поддержку комплексным инвестпроектам должны оказать институты развития. В Российском фонде прямых инвестиций на проекты Дальнего Востока предусмотрено 25 млрд рублей. Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона в конце 2012 года был докапитализирован еще на 15 млрд рублей. Но пока активной работы не видно, возникают вопросы о дееспособности этих институтов и людей, которые там работают.

По энергосистеме. Дальнему Востоку нужен полноценный набор энергоресурсов, а доступ к этим энергоресурсам должен быть нормальным, беспрепятственным. Эта проблема должна уйти из поля обсуждения инвесторов. Уже есть пилотный проект строительства четырех электростанций на Дальнем Востоке с комплексным банковским сопровождением, включая ценовой и технологический аудит. Нужно привлекать и авторитетные международные компании для проведения такого аудита на всех серьезных стройках. Цены на строительство, конечно, должны быть внятными и должны основываться на современных технологических решениях.

ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЦЕЛЕЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ – СДЕЛАТЬ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК МЕСТОМ, ГДЕ БУДУТ НОРМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ КОМФОРТНОЙ ЖИЗНИ И ПРЕСТИЖНОЙ РАБОТЫ. ЗАДАЧА ЭТО НЕПРОСТАЯ, НО ОНА АБСОЛЮТНО РЕШАЕМАЯ. А ДЛЯ ЭТОГО И МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ, И ОБРАЗОВАНИЕ, И ЖИЛЬЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ И КАЧЕСТВЕННЫМИ, И СОВРЕМЕННЫМИ, И ДОСТУПНЫМИ.

Каждый рубль, который сегодня вкладывается в Дальний Восток, уже сейчас позволяет привлекать до пяти рублей частного капитала, а именно внебюджетное финансирование и должно стать мотором ускоренного развития соответствующего макрорегиона. Мы вышли на беспрецедентно высокую сумму финансирования государственной программы. Она просто огромная. Но без масштабных инвестиций в Дальний Восток ни одну из ключевых задач не решить. В качестве источника предлагается использовать в том числе и доходы от управления средствами Фонда национального благосостояния. А также для реализации инвестиционных проектов в качестве возможных заемных средств могут быть использованы и средства Пенсионного фонда.

Наблюдаются факторы замедления развития. Нужно понять, что нам сделать для того, чтобы наша экономика развивалась по тому сценарию, который мы сами для себя определили.

Министр экономического развития Андрей Белоусов:

– Общая логика стратегии развития Дальнего Востока и Забайкалья базируется на основе формирования федеральной целевой программы – на максимальном использовании тех естественных преимуществ, которыми обладает Дальневосточный регион. Для того чтобы максимально полно реализовать имеющийся потенциал, **необходимо сконцентрировать усилия на четырех приоритетных направлениях. Первое: опережающее развитие транспортной и энергетической инфраструктуры. Второе: создание условий для реализации порядка 15–20 крупных комплексных инвестиционных проектов с длительными сроками оку-**

паемости, с перспективой формирования на их основе новых центров развития. Третье: формирование конкурентоспособного рынка на территории Дальнего Востока и Байкальского региона. Четвертое: развитие человеческого капитала на основе создания комфортных условий для жизни, развития современных образовательных и научных центров.

Необходим комплексный инструмент с четкими целевыми индикаторами, перечнем решаемых задач, установленными сроками, ответственными исполнителями и источниками финансирования. И оптимальным инструментом является федеральная целевая программа, новая редакция которой предполагает соответствующее финансирование поставленных задач в период с 2013 по 2017 годы. В рамках предлагаемой программы планируется реализация порядка пяти системообразующих проектов – прежде всего в транспортном комплексе и энергетике.

Первый проект – реконструкция и повышение провозной способности БАМа и Транссиба. Реализация этого ключевого проекта будущей программы позволит разблокировать освоение практически всех сырьевых проектов на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе. В рамках проекта предполагается обеспечить пропуск грузопотоков к 2015 году до 38 млн тонн в год и к 2020 году – до 54 млн тонн в год против сегодняшних 16 млн тонн. Общий объем финансирования проекта составит в 2013–2017 годах почти 1 трлн рублей, из которых 260 млрд рублей – прямое бюджетное финансирование.

Второй проект – развитие региональной авиации. В рамках проекта необходимо провести реконструкцию двух крупных аэропортов в Улан-Удэ и Петропавловске-Камчатском, а также модернизировать 61 аэропорт на территории Якутии, Бурятии, Камчатского края, Чукотского автономного округа, Амурской и Иркутской областей, Хабаровского, Приморского и Забайкальского краев. На эти цели из федерального бюджета планируется направить суммарно 101 млрд рублей.

ОБЩАЯ ПОТРЕБНОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА СОСТАВИТ ПОРЯДКА 60 МЛРД РУБЛЕЙ.

Третий проект – развитие сети автомобильных дорог. В рамках данного проекта будут реконструированы автомобильные дороги Владивосток – Находка, Хабаровск – Владивосток, Братск – город Мирный, подъезды от населенных пунктов Амурской области и Забайкальского края к автодороге Чита – Хабаровск. Общая потребность финансирования за счет средств федерального бюджета составит порядка 60 млрд рублей.

Четвертый проект – развитие портовой инфраструктуры. Планируется провести реконструкцию объектов федеральной собственности в портах Магадан и Певек. Также предполагается строительство нового специализированного порта для обеспечения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий. Также предполагается продолжать развитие промышленно-транспортного узла Ванино – Советская Гавань в Хабаровском крае. Для решения этой задачи решением Правительства Российской Федерации создана портовая особая экономическая зона. Для финансирования проекта по развитию портовой инфраструктуры из федерального бюджета потребуется выделить порядка 25 млрд рублей.

Пятый проект – развитие электроэнергетики. Прежде всего, речь идет об объектах ТЭЦ в городе Советская Гавань, Сахалинской ГРЭС-2, Якутской ГРЭС-2, Благовещенской ТЭЦ. Их строительство будет осуществляться за счет средств в размере 50 млрд рублей, выделенных акционерному обществу «РусГидро» в рамках исполнения указа президента Российской Федерации от 22 ноября 2012 года.

Министр по развитию Дальнего Востока Виктор Ишаев:

– Министерство является заказчиком-координатором этой программы. Чтобы не путались в программах, напомню: госпрограмма у нас поддержана, она состоит из двух ФЦП и 12 подпрограмм. **Федеральная целевая программа «Дальний Восток и Байкальский регион»** – это основное звено во всей государственной программе. Развитие Дальнего Востока крайне важно для развития российской экономики в це-

лом. Те деньги, которые будут вкладываться, всё-таки окупаемые. Развитие этого мощного субрегиона – это вектор для развития российской экономики в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Поэтому те проекты, которые перечислены, будут являться как раз мультипликаторами и, наверное, локомотивами роста и для экономики Дальнего Востока, и в том числе для экономики российской… Мы рассчитываем, что при реализации этих программ сумеем создать на первом этапе дополнительно 200 тыс. рабочих мест.

Хочу обратить внимание: мы называем проекты, допустим, по энергетике – четыре проекта, 50 млрд, указ подписан, но на сегодня ни одной копеечки не реализуется. Почему? Потому что нет проектной документации. И зачастую, когда мы сегодня говорим, что готовы взять деньги, и нам отвечают «Берите!», выясняется, что их освоить невозможно, так как нет проектной документации, нет экспертизы. Поэтому нужно максимум усилий направить на разработку проектной документации. Тогда мы поэтапно сможем осваивать средства.

Министр энергетики Александр Новак:

– Инвестиционные проекты будут реализоваться по нескольким направлениям:

– развитие связи между энергосистемами Восточной Сибири и Дальнего Востока, в том числе – электрификация Байкало-Амурской магистрали и Транссибирской магистрали;

– ускоренная реализация восточной газовой программы;

– присоединение изолированных энергосистем к единой энергосистеме России;

– удовлетворение спроса и ликвидация рисков дефицита электрической тепловой энергии в Забайкалье и на Дальнем Востоке;

– развитие энергетики на основе возобновляемых источников энергии и, как следствие, снижение уровня бюджетных дотаций на возмещение разницы между экономически обоснованными тарифами и установленными для потребителей.

Заместитель министра транспорта Олег Белозёров:

– Развитие Дальнего Востока и Байкальского региона напрямую зависит от эффективно действующей транспортной системы. Спецификой данного региона является его обширная территория. Девять месяцев назад на заседании госкомиссии подробно рассматривался вопрос о текущем состоянии и перспективах развития транспортного комплекса этого макрорегиона. По итогам заседания были приняты соответствующие решения, которые нашли свое отражение в государственных программах социально-экономического развития региона и транспортной системы. В рамках программы развития транспортной системы в 2013–2020 годах предусмотрено финансирование инвестиционных проектов в объеме 840 млрд рублей, из них 550 млрд рублей – из средств федерального бюджета, 283 млрд рублей – из внебюджетных источников и 5,5 млрд рублей – за счет средств субъектов Российской Федерации. Мероприятия по развитию транспортной отрасли на территории Дальнего Востока и Байкальского региона, предлагаемые к реализации в рамках этих двух госпрограмм, неразрывно связаны между собой и взаимно дополняют друг друга.

В рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» реализуются мероприятия по дальнейшему развитию основных портовых мощностей в портах Ванино, Находка, Восточный, Козьмино, Посьет, строительство угольного терминала в бухте Изыльментьева и нового порта в бухте Набиль. При этом развитие портовых мощностей осуществляется преимущественно за счет частных инвестиций. Вложения государства сегодня составляют не более 20% и направлены в первую очередь на объекты федеральной собственности: это формирование акваторий, строительство и модернизация причальных стенок, устройство систем безопасности мореплавания.

В рамках госпрограммы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» предусматривается развитие портовой инфраструктуры социальной направленности, строительство паромов для паромной переправы Ванино – Холмск.

В отношении гражданской авиации. Помимо реконструкции крупных узловых аэропортов, таких как Якутск, Магадан, Южно-Сахалинск, Иркутск, Хабаровск, предусмотрен комплекс мероприятий по повышению доступности воздушного транспорта для населения, в том числе региональной и местной авиации. Из-за хронического недофинансирования аэропортов

в предыдущие годы, на базе которых создаются казенные предприятия, они находятся в плачевном состоянии. Поэтому в госпрограмме «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» стоит первоочередная задача по приведению их в нормативное состояние. Реализация мероприятий позволит увеличить авиационную подвижность населения на региональных и местных воздушных линиях в 2 раза по сравнению с 2012 годом и обеспечит транспортную доступность удаленных регионов.

В области дорожного хозяйства мы строим и реконструируем федеральные, в основном, автомобильные, дороги, составляющие каркас нашей дорожной сети. Это трассы «Лена», «Колыма», «Вилюй», «Байкал», «Амур», «Уссури». Но каркас необходимо дополнить за счет строительства региональных дорог. Предусмотрено продолжение строительства и реконструкция важнейших региональных автодорожных маршрутов, это и будет иметь мультипликативный эффект для развития региона в целом. Это такие маршруты, как Владивосток – Находка, Лидога – Ванино, Южно-Сахалинск – Оха, Петропавловск-Камчатский – Ключи – Усть-Камчатск, Палатка – Кулу в Магаданской области, Биробиджан – Ленинское, Колыма – Анадырь.

Министр связи и массовых коммуникаций Николай Никифоров:

– Социально-экономическое развитие невозможно без обеспечения всех названных регионов и крупных населенных пунктов качественными, современными, скоростными и доступными услугами связи… Сегодня ведется работа по покрытию сотовой связью федеральных автодорог. Это, прежде всего, автодороги М–60, М–55, М–53. Выявлено 102 зоны отсутствия приема сигнала, и мы планируем по данным регионам к концу года установить вместе с операторами дополнительно 58 объектов связи. Причем государство здесь субсидирует в основном инфраструктурные вопросы, расходы на энергетику, а базовые станции ставят сами операторы, тем самым обеспечивают этот прием.

Игорь Шувалов:

– По степени детализации государственная программа, которую мы представили на заседании Правительства, – документ уникальный. Это труд большого количества людей и больших коллективов. Документ готовили на протяжении нескольких лет. Что касается основных параметров федеральной целевой программы – это финансирование на пределе возможностей федерального бюджета. Когда мы выходили на заседание Правительства по госпрограмме, у нас стояло 14 млрд, а сегодня доложено, что это порядка 100 млрд ежегодно до окончания 2017 года. Поэтому при реализации мероприятий, которые предлагается включить в федеральную целевую программу, по сути, будет означать решение наиболее сложных проблем инфраструктуры и экономики данных регионов.

Заключительное слово Дмитрия Медведева:

– Государственная программа социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона мною подписана и начинает действовать. Это, безусловно, не догма, но мы не можем бесконечно дискутировать о том, хватит ли нам денег или не хватит. Надо начинать работать. Так что вперед. Итогом реализации должно стать новое качество жизни на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе: современные условия труда и комфортные условия жизни всего населения. Вот главная цель, которая перед нами стоит.

(Источник: news.ykt.ru)

В «Сибэкспоцентре» состоялась ежегодная выставка «Транспорт и дороги Сибири. Спецтехника. Сибавтосервис», ее открыл министр строительства, дорожного хозяйства Иркутской области Михаил Литвин.

*** Слово министру**

Михаил Литвин:

ПЕРСПЕКТИВЫ НА 2013 ГОД

Одним из главных факторов, сдерживающих социально-экономическое развитие Иркутской области, является неудовлетворительное состояние дорожной сети региона. Для решения этой проблемы правительством региона реализуется долгосрочная целевая программа развития автомобильных дорог.

Для увеличения средств на дорожное хозяйство с 2012 года сформирован Дорожный фонд Иркутской области. Объем бюджетных ассигнований Дорожного фонда на 2013 год утвержден в сумме 7 161,1 млн рублей, что в 1,1 раза превышает аналогичные расходы предыдущего года. В том числе:

– 6 756,4 млн рублей – на реализацию мероприятий целевой программы «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения на 2011–2015 годы»;

– 106,7 млн рублей – на обеспечение деятельности ОГКУ «Дирекция автодорог»;

– 141,7 млн рублей – на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт автодорог города Иркутска в рамках программы «Развитие административного центра Иркутской области на 2012–2015 годы»;

– 20,0 млн рублей – на строительство автодорог общего пользования на земельных участках под комплексную малоэтажную застройку в рамках программы «Стимулирование развития жилищного строительства в Иркутской области на 2011 – 2015 годы»;

– 1,2 млн рублей – для повышение безопасности дорожного движения;

– 135,1 млн рублей – прочие направления при осуществлении дорожной деятельности в соответствии с законодательством:

– 35,1 млн рублей – на погашение задолженности по бюджетным кредитам, полученным Иркутской областью из федерального бюджета на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования и на расходы по обслуживанию долговых обязательств, связанных с использованием указанных кредитов;

– 100,0 млн рублей – на предоставление бюджетных кредитов местным бюджетам на осуществление дорожной деятельности.

Средства дорожного фонда в сумме 6756,5 млн рублей распределены следующим образом:

– 1758,7 млн рублей – содержание дорог;
– 1265,5 млн рублей – ремонт дорог;
– 844,5 млн рублей – капитальный ремонт дорог;
– 1420,7 млн. рублей – строительство и реконструкция существующих дорог;
– 135,6 млн рублей – строительство мостового перехода через реку Ангару в г. Иркутске.
– 73,5 млн рублей – государственная регистрация прав собственности на автомобильные дороги;
– 1208,0 млн рублей – субсидии из областного бюджета муниципальным образованиям;
– 50 млн рублей – разработка Стратегии развития дорожной отрасли Иркутской области до 2030 года (НИОКР).

Согласно титульному списку по строительству и реконструкции автодорог, в 2013 году планируется ввести 40,9км/138,23 п. м. Это автомобильные дороги:

– Тайшет – Чуна – Братск на участке км 174 – поселок Сосновка в Чунском районе с вводом 15,6 км/35,18 п. м.;
– Красноярово – Небель на участке км 100 – поселок Небель в Казачинско-Ленском районе с вводом 10,2км/60,2 п. м.;
– Еланцы – Хужир на участке км 31 – км 36 в Ольхонском районе с вводом 5 км;
– Таксимо – Бодайбо км 160 – км 175 (1, 2, 3 пусковые комплексы) в Бодайбинском районе с вводом в 2013 году первого пускового комплекса 4,9 км/42,85 п. м.;
– Баяндай – Еланцы – Хужир на участке поселок Еланцы – км 5 с вводом 5,29 км.

Согласно титульному списку по капитальному ремонту автодорог, в 2013 году планируется ввести 17,357 км/129,87 п. м.. Это следующие объекты:

- капитальный ремонт мостового перехода через реку Джидыкан на 86 км автомобильной дороги Тайшет – Чуна – Братск с вводом 1 км/29,17 п. м.;
– капитальный ремонт мостового перехода через реку Сарма на 14 км автомобильной дороги Тогото – Курма с вводом 0,857 км/55 п. м.;
– капитальный ремонт автомобильной дороги Иркутск – Оса – Усть-Уда на участке км 26 – км 28 с вводом 2 км;
– капитальный ремонт автомобильной дороги Усть-Ордынский – Оса на участке км 2 – км 8 с вводом 5 км;
– капитальный ремонт мостового перехода через реку Ида на 2 км автомобильной дороги Каменка – Угольная с вводом 0,5 км/45,7 п. м.; капитальный ремонт автомобильной дороги Бодайбо – Кропоткин на участке км 70 – км 80 с вводом 3 км;
– капитальный ремонт автомобильной дороги Иркутск – Большое Голоустное на участке км 32 – км 36 с вводом 3,3 км;
– капитальный ремонт автомобильной дороги станция Куйтун – поселок Куйтун на участке км 2 – км 4 с вводом 1,7 км;

Также планируется ввод объектов, работы на которых были начаты в 2012 году, общей протяженностью 6,064 км/50,4 п. м. План финансирования объектов на 2013 год составляет 58,74 млн рублей. В том числе:

– капитальный ремонт мостового перехода на 157 км автомобильной дороги Усть-Ордынский – Качуг с вводом 0,1 км/18,6 п. м.;
– капитальный ремонт мостового перехода на 50 км автомобильной дороги Качуг – Жигалово с вводом 0,614 км/15,9 п. м.;
– капитальный ремонт мостового перехода на 52 км автомобильной дороги Качуг – Жигалово с вводом 0,483 км/15,9 п. м.

АВТОПРОБЕГ ПО САМОЙ ДЛИННОЙ ДОРОГЕ РОССИИ

С 23 мая по 18 июня состоялся автопробег по самой длинной дороге России. Он организован Федеральным дорожным агентством и Российской ассоциацией территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» и прошел под девизом «Дороги объединяют Россию».

Автопробег начинался от Владивостока и завершился в Москве. Его участники, оценив состояние автомобильных дорог России, во время остановок в различных регионах страны провели серию круглых столов, цель которых – привлечь внимание широкой общественности к вопросам развития дорожного хозяйства, объединить усилия региональных и федеральных властей в решении проблем дорожного строительства.

В Иркутске автопробег принимало министерство строительства, дорожного хозяйства Иркутской области и Управление дороги «Прибайкалье», в ведении которого находятся федеральные трассы, проходящие по территории Приангарья. Круглый стол состоялся 30 мая в кемпинг-отеле «Елочка». Его тема – «Перспективы развития дорожной отрасли в свете исполнения поручения президента Российской Федерации по удвоению объемов строительства автомобильных дорог». С докладами выступили: И.И. Старыгин – генеральный директор Ассоциации «РАДОР», А.А. Безверхов – заместитель руководителя Федерального дорожного агентства, М.В. Литвин – министр строительства, дорожного хозяйства Иркутской области, А.В. Николаев – директор ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области, С.Ю. Тен – депутат Государственной Думы, Р.Х. Фаразутдинов – генеральный директор ОАО «Дорожная служба Иркутской области», Ж.В. Лончакова – главный инженер Департамента градостроительного проектирования ОАО «Иркутскгипродорнии», В.В. Панов – главный инженер ФКУ «Управление автомобильной магистрали Красноярск – Иркутск Федерального дорожного агентства», представители частных компаний и фирм, имеющих отношение к дорожной отрасли.

Отчет о работе круглого стола читайте в следующем номере.

ЧЕТВЕРТАЯ ОЧЕРЕДЬ МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА ЗАВЕРШАЕТСЯ

Работы по обустройству четвертой очереди мостового перехода через Ангару вышли на финишную прямую. Завершена укладка верхнего слоя асфальтового покрытия по левой стороне основного хода на 300-метровом отрезке – от путепровода по улице Седова до путепровода на Байкальской. В настоящее время силы генподрядного строительного комплекса «Гипродорстрой» сконцентрированы на съездах, тротуарах и других, перешедших с прошлого года, работах.

– На предстоящий объем выделено 43 миллиона рублей, – рассказывает главный инженер СК «Гипродорстрой» Владимир Горкунов. – Мы зашли на объект 13 мая, поставлена задача – закончить работы до конца июня.

В перечень этих работ входит укладка третьего слоя асфальта на основном ходе, съездах 5-2 и 3-3, а также на тротуарах по основному ходу и съездам, устранение недоработок по слабым токам, вертикальная планировка, благоустройство территории – посадка деревьев, кустарников и трав. Сегодня на объекте трудится более 40 человек: дорожники, сантехники, электрики, задействованы асфальтоукладочный комплекс, экскаваторы, КамАЗы… Большинство специалистов строили третий и четвертый пусковые, так что опыта им не занимать. Не удивительно, что в короткие сроки они установили барьерное и пешеходное ограждения, выправили после зимнего периода дорожные знаки, за трое суток уложили полторы тысячи тонн финишного асфальта на левой стороне основного хода.

– Такой же объем будет выполнен и на правой стороне, – добавляет начальник участка Виктор Волчков. – Тротуары, съезды во дворы сделаем в запланированный срок.

Сами строители в этом не сомневаются. «Если погода не подведет, всё будет красиво», – утверждают собеседники. Очень хочется верить и в погоду, и в оперативность исполнителей. Ведь недостроенность мостового перехода портит впечатление. Иркутские автомобилисты про мост говорят, что пока это дорога в никуда. Продолжение просится само собой. Кстати, изначально планировалось строительство в семь этапов, чтобы выйти на улицу Ширямова, к аэропорту. Осталось построить один путепровод на улице Партизанской, а дальше – расширение дороги. Не сделаем сегодня – будем по-прежнему задыхаться от автомобильных пробок.

Александр Антоненко

ВЫСТАВКА ПРОФЕССИОНАЛОВ: ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА – СОЮЗУ ДОРОЖНИКОВ

*** Высшей награды выставки также удостоены предприятия, являющиеся членами Союза дорожников: это открытые акционерные общества «Иркутскгипродорнии», Дорожная служба Иркутской области и Иркутский завод дорожных машин.**

Традиционно перед началом сезона дорожных работ представители транспортной и дорожной отраслей собираются в «Сибэкспоцентре», чтобы обсудить текущие проблемы, перспективы и планы развития, познакомиться с новыми технологиями дорожного строительства, автотранспортом, спецтехникой, запасными частями и автомобильными услугами. Нынче в выставке приняли участие более 85 компаний из Иркутска и Иркутской области, Красноярска, Новосибирска, Томска, Екатеринбурга, Челябинска, Кемеровской области, Хабаровска, Москвы и Московской области, Санкт-Петербурга, Республики Татарстан, Китая.

На стендах была представлена обширная информация: о современной дорожной, землеройной, грузоподъемной и складской технике, дорожно-строительном оборудовании, материалах для дорожного строительства и ремонта, системах мониторинга транспорта и контроля расхода топлива, автозапчастях, инструментах для ремонта. На открытой площадке компании-участники выставили спецтехнику, коммерческий транспорт и легковые автомобили. **Иркутский завод дорожных машин**, изготавливающий технику для профессионалов дорожной отрасли, **познакомил с двумя новыми разработками** с расширенными технологическими возможностями.

В рамках деловой программы прошла научно-практическая конференция **«Дороги Сибири. Перспективы развития. Качество. Инновации»**, организованная Союзом дорожников Иркутской области совместно с администрациями Иркутской области и города Иркутска, представителями субъектов Сибирского федерального округа. На конференции обсуждались вопросы развития дорожного хозяйства в Российской Федерации и Иркутской области, дорожного проектирования и строительства, перспективы работы в рамках Стратегии транспортного развития Российской Федерации до 2030 года, факторы, влияющие на проектирование, строительство и реконструкцию автомобильных дорог, а также современные технологии дорожного строительства, организация дорожного, придорожного сервиса и другие актуальные проблемы отрасли.

С приветственным словом к участникам конференции обратился заместитель руководителя Федерального дорожного агентства (Росавтодор) **Иннокентий Алафинов**. Заместитель председателя комитета по транспорту Государственной думы РФ **Сергей Тен** выступил с докладом. Генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами («РАДОР») **Игорь Старыгин** представил презентацию «Дорожное хозяйство субъектов Российской Федерации. Основные итоги 2012 года и задачи на 2013–2014 годы».

Техника, оборудование и материалы для реализации профессионалами дорожной отрасли своих задач нашли отражение в разнообразной экспозиции выставки «Транспорт и дороги Сибири. Спецтехника. Сибавтосервис».

Также в рамках деловой программы московская компания «РМ-Терекс» провела на открытой площадке презентацию новых моделей дорожно-строительной техники. Среди участников выставки состоялись деловые встречи и переговоры.

Завершающий этап работы выставки ознаменовался торжественным вручением экспонентам заслуженных наград: Золотых и Серебряных звезд, Почетных дипломов. Особый смысл этой акции заключался в том, что многие награжденные компании являются давними деловыми партнерами. Конкурсная комиссия, в составе которой члены оргкомитета, проанализировав итоги участия в конкурсе на лучшего экспонента, определила победителей.

БЛАГОДАРСТВЕННЫЕ ПИСЬМА НАПРАВЛЕНЫ :

* МИНИСТЕРСТВУ СТРОИТЕЛЬСТВА, ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
* ОАО «ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ»
* СОЮЗУ ДОРОЖНИКОВ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА ВРУЧЕНА:

* СОЮЗУ ДОРОЖНИКОВ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
* ОАО «ИРКУТСКГИПРОДОРНИИ»
* ООО «ТИМБЕРМАШ БАЙКАЛ»
* ООО «ИРКУТСКИЙ ТОРГОВЫЙ ДОМ «БЕЛШИНА»
* ООО «БАЙКАЛ-АВТОТРАК-СЕРВИС»
* ООО «ДАМП-ТРАК ИНЖИНИРИНГ»
ООО «КОРРУС-ТЕХНИКС»
* ВИРТГЕН-ИНТЕРНАЦИОНАЛЬ-СЕРВИС (г. Москва)
* ОАО «ИРКУТСКИЙ ЗАВОД ДОРОЖНЫХ МАШИН»
* ЗАО «БАЙКАЛГАЗСЕРВИС»
* ЗАО «УРАЛЬСКАЯ МАРКА» (г. Челябинск)
* ООО «СУМОТОРИ-ИРКУТСК»
* «ТСК-СЕРВИС ИРКУТСК»
ФИЛИАЛ ООО «ТЕХСТРОЙКОНТРАКТ-СЕРВИС»
* ООО «ПРЕДПРИЯТИЕ «СТРОЙКОМПЛЕКТ»

СЕРЕБРЯНОЙ ЗВЕЗДЫ УДОСТОЕНЫ :

* ЗАО «БАЙКАЛИТ-СКЦ»
* ОАО «ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ»
* ООО «CDITC» (Харбин)
* ООО «БЕННИНГХОФЕН РУСЛАНД» (г. Москва)
* РОСТАР, НПО ООО (г. Набережные Челны)
* ГК «ТИС» (г. Москва)
* ООО «РМ-ТЕРЕКС»
* ООО «ВОЛЖСКИЙ ЗАВОД ТЕКСТИЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ»
* ОАО «ЗЛАТМАШ» (г. Златоуст)
* ООО ПКФ «ПОЛИТРАНС» (г. Челябинск)
* ООО «РЕГИОНАЛЬНЫЙ АЛЬЯНС»
* ООО «ТЕХЦЕНТР СЕВЕРНЫЙ»
* ООО «ЭЛАНД»
* ОАО «КОРМЗ» (г. Кемерово)
* ООО «ИСТ ТРЕЙД»
* ООО «ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР»
* ФИЛИАЛ ООО «ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ
* ТЕХНИКА И СЕРВИС»
* ООО «РУСТЕХ»

Отклик

Екатерина Александрова, специалист по связям с общественностью Дорожной службы Иркутской области:

– Мы всегда очень ждем эту выставку и готовимся к ней заранее. И нынче наши ожидания оправдались: мы встретили старых деловых партнеров и познакомились с новыми. Рассчитываем заключить новые контракты. На нашем стенде представлены филиалы ДСИО, расположенные в разных городах и районах, которые выполняют огромную работу по содержанию региональной дорожной сети и готовы взяться за новые объекты.

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «ДОРОГИ ПРИАНГАРЬЯ» ПОЗДРАВЛЯЕТ КОЛЛЕКТИВЫ ИРКУТСКГИПРОДОРНИИ, ДОРОЖНОЙ СЛУЖБЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ И ИРКУТСКОГО ЗАВОДА ДОРОЖНЫХ МАШИН С НАГРАДАМИ ВЫСТАВКИ – ЗОЛОТЫМИ ЗВЕЗДАМИ.

Выступления участников конференции

В работе научно-практической конференции «Дороги Сибири. Перспективы развития. Качество. Инновации» приняли участие специалисты, представляющие органы управления, руководители дорожных эксплуатационных предприятий, проектных и подрядных организаций. Состоялся серьезный разговор о состоянии областных и федеральных дорог, о результатах года минувшего и планах нынешнего.

Иннокентий Алафинов, заместитель руководителя Росавтодора, г. Москва:

ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ ПОЗВОЛЯТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ НОРМАТИВНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ

– 2012 год принес ряд позитивных моментов, – открывая конференцию, сказал президент Союза дорожников **Анатолий Косяков**. – Нам предстоит оценить то, что мы сделали, определить приоритеты и рассказать об инновациях, которые способствуют развитию отрасли. Всё это будет способствовать успешной работе в наступающем строительном сезоне.

В своих докладах и выступлениях участники конференции затрагивали проблемы проектирования, строительства и содержания дорог, повышения качества и долговечности дорожных сооружений. Большой интерес вызвало выступления заместителя руководителя Росавтодора **Иннокентия Алафинова.**

– Функционирование системы дорожных фондов позволяет со следующего года выйти на нормативное финансирование содержания дорог, капремонта и ремонта, – рассказал Иннокентий Сергеевич. – Это приведет к тому, что к 2018 году вся федеральная сеть автомобильных дорог России будет соответствовать нормативам.

И.С. Алафинов сообщил также, что федеральная программа «Развитие транспортной системы» удлиняется до 2020 года вместо 2015, и напомнил о задаче, поставленной президентом Владимиром Путиным перед дорожной отраслью: в ближайшее десять лет удвоить строительство и реконструкцию автодорог по сравнению с прошлым десятилетием. Теперь регионы могут заключать контракты на содержание дорог как минимум на три года. Это поможет подрядным организациям более четко планировать свою деятельность, разумно подходить к вопросу обновления строительной техникой.

Сергей Тен, депутат Государственной Думы Российской Федерации, г. Москва:

ТРИ ОСНОВНЫХ ПРИОРИТЕТА РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Правительством Российской Федерации сделан прогноз социально-экономического развития страны до 2030 года. В декабре 2012 года утверждена актуализированная Стратегия транспортного развития России. В настоящее время создается нормативная база по автомобильным дорогам в рамках Технического регламента Таможенного Союза. До 2015 года будет введено 111 сводов новых правил и стандартов, гармонизированных с европейскими нормами.

Готовятся предложения по изменению Федерального закона «О недрах» с целью упрощения процедуры использования участков недр общераспространенных полезных ископаемых для транспортного строительства. Государственная дума приняла в окончательном чтении закон, который регламентирует ускоренный порядок изъятия земель под транспортное строительство, но пока только для г. Москвы и Московской области.

В ближайшее время будет внесен законопроект по изменениям в Бюджетный кодекс РФ в части совершенствования норм, регулирующих деятельность дорожных фондов, что в итоге позволит гарантировать полное выделение ассигнований в дорожный фонд субъектов РФ. Государственная дума одобрила поправки в федеральное законодательство в отношении муниципальных дорожных фондов, которые вступят в действие с 2014 года. Статьями Закона

предусматривается направление в местные бюджеты не менее 10% отчислений от акцизов на бензин и топливо.

С 1 января 2014 года вступит в силу Закон о «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», который заменит как пресловутый «ФЗ 94».

Существенно расширилась сфера регулирования государственного заказа. Появился принцип, что при прочих равных условиях, предпочтение должно отдаваться новым технологиям, товарам лучшего качества и эффективности. Аукцион перестает быть приоритетом. **Сегодня заказчику предоставляется право выбора формы торгов, где появляется возможность и предквалификационного отбора.** Прописана обоюдная ответственность заказчика и подрядчика за результаты государственных закупок и эффективность использования государственных средств.

В законопроекте появилось понятие «контракты жизненного цикла» (которого ранее не было) и стоимость владения. Суть данного изменения в том, что теперь при закупочной деятельности у заказчика появится возможность выбрать победителя с учетом жизненного цикла продукта или стоимости владения. В аукционной документации размещаются критерии безопасности, эффективности, экологичности, по которым и будут оцениваться предложения.

Любое поступательное движение всегда сопровождается трудностями, накопленными ранее проблемами и, конечно, новыми нюансами. Сегодня в целом перед страной и, соответственно, каждым субъектом Российской Федерации стоят три основные задачи на ближайшие годы. **Это три основных приоритета развития дорожной отрасли:**

– удвоение количества введенных в эксплуатацию новых дорог и дорог после реконструкции согласно с задачей, поставленной президентом РФ Владимиром Путиным в декабре 2012 года;

– приведение в нормативное состояние существующих автомобильных дорог;

– обеспечение сохранности существующей автомобильной сети.

Это крайне трудные задачи. Ситуация такова, что из более 500 тысяч километров дорог регионального значения 63% находятся в ненормативном состоянии. Менее 1% региональных дорог способны воспринимать колесную нагрузку в 10–11,5 тонны. В настоящее время прорабатывается комплекс мер для решения этой проблемы. Имеется в виду следующее:

– исключение любого отвлечения средств из региональных дорожных фондов (возврат ранее выданных кредитов из федерального бюджета и др.);

– зачисление в региональные дорожные фонды средств по возмещению ущерба от движения по региональной сети дорог транспорта общей массой свыше 12 т;

– эффективное использование средств дорожных фондов за счет организационных, управленческих, технических и технологических мероприятий, проводимых органами управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации.

Эффективное использование средств подразумевает и безусловное снижение стоимости строительства, ремонта, содержания дорог.

В основу такого подхода должно быть заложено широкое внедрение инновационных разработок, новых материалов, конструкций, использование местных каменных материалов, грунтов, укрепленных вяжущими при конструировании дорожных одежд. Это особенно важно для региональных и местных дорог в районах, где низка интенсивность движения и нет прочных каменных материалов.

Сегодня в некоторых субъектах Федерации ведется активная деятельность по разработке региональных нормативных документов и стандартов на проектирование, строительство и ремонт дорог. Это послужит и базой для управления дорогами муниципальных образований.

Одним словом, любая программа развития и совершенствования дорожной сети региона, муниципального образования должна опираться на хорошо продуманную программу технического сопровождения или, иначе, технической политики – то есть системы инженерного и научного обслуживания дорожного хозяйства всех уровней.

Игорь Старыгин, генеральный директор Ассоциации «РАДОР», г. Москва:

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. ОСНОВНЫЕ ИТОГИ 2012 ГОДА И ЗАДАЧИ НА 2013–2014 ГОДЫ

Протяженность автомобильных дорог Российской Федерации (на 1 января 2012 года) суммируется из дорог федерального значения – 50,8 тыс. км, региональных или межмуниципальных – 494, 7 тыс. км. Из них 452,0 тыс. км – дороги с твердым и усовершенствованным покрытием, 42,7 тыс. км – дороги грунтовые.

По показателям прочности автомобильные дороги региональной сети имеют следующие значения, способные обеспечить пропуск транспортных средств с нагрузкой на ось:

- свыше 10 до 11,5 тонн – 0,4%
- свыше 6 до 10 тонн – 29,7%
- до 6 тонн – 69,9%.

Соответствие нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по прочности составляет 41%.

Расчетная бюджетная обеспеченность дорожной деятельности в субъектах Российской Федерации в 2012 году

	Млрд руб.	Доля от нормативной потребности, %
Нормативная потребность на выполнение работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту	1 212,4	
Минимальный размер дорожного фонда (Акцизы + Транспортный налог)	313,7	25,9
Дополнительные источники доходов, установленные законами субъектов РФ	27,3	2,3
Дорожный фонд субъектов РФ	341,0	28,1

Доля дорожных фондов в расходной части бюджетов субъектов Российской Федерации в 2012 году, %

	Доля дорожного фонда в расходной части бюджета, %
Дорожные фонды субъектов Российской Федерации (в среднем по Российской Федерации)	7,52
Федеральный дорожный фонд (48-ФЗ от 28.06.2012 г.)	3,53

Достижение основной цели – обеспечения сохранности существующей сети автомобильных дорог – возможно через решение следующих задач:

1. Своевременное выполнение всего комплекса работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения.

2. Недопущение движения по автомобильным дорогам транспортных средств со сверхнормативными нагрузками.

Первая задача – своевременное выполнение всего комплекса работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения через систему дорожных фондов субъектов Российской Федерации – в 2012 году ***реализована на 14%.***

Об исполнении второй задачи сам за себя говорит тот факт, что контроль за движением транспортных средств со сверхнормативными нагрузками осуществляется лишь в 44 субъектах РФ. На автодорогах регионального значения организовано 30 стационарных пунктов весового контроля. При этом в круглосуточном режиме работают 23, по несколько часов в сутки – 4, не работают – 3. Передвижных ПВК – 162, из них: в круглосуточном режиме функционируют 9, по несколько часов в сутки – 140, не работают – 13. Из данных показателей следует вывод, что система ПВК на автодорогах регионального значения работает неэффективно, и ***вторая задача*** в 2012 году ***решена лишь частично***.

Для совершенствования системы весового контроля предпринимаются первоочередные меры. Это внесение поправки в Федеральный закон от 08.11.2011 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности…» и внесение изменений в ряд постановлений Правительства Российской Федерации:

– от 15.04.2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»;

– от 16.11.2009 г. № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации»;

– от 22.09.1999 г. № 1079 (ред. от 06.10.2011) «О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах»;

Изменение вносится также в приказ Министерства транспорта РФ от 27.04.2011 г. № 125 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств».

Максимальное использование внутренних возможностей дорожной отрасли:

1. Через совершенствование нормативных документов федерального уровня.

2. С использованием возможностей субъектов Российской Федерации.

Первый вектор включает в себя следующие мероприятия:

– совершенствование нормативных документов по проектированию автомобильных дорог (в части геометрических параметров – ширина полосы движения, ширина обочин);

– совершенствование организации работ по зимнему содержанию дорог (содержание автодорог с низкой интенсивностью движения под уплотненным снежным покровом);

– совершенствование законодательства о недропользовании в части упрощения порядка выделения земель (в т. ч. карьеров) для нужд дорожной отрасли;

– совершенствование нормативных документов в части строительства автодорог с низкой интенсивностью движения (в части геометрических параметров, конструкций дорожных одежд, организации автобусного движения).

Второй вектор базируется на возможностях регионального уровня:

– более широкое использование возможностей, предоставляемых законодательством о техническом регулировании (в части издания нормативных документов регионального уровня);

– усиление акцента на использование механизмов государственно-частного партнерства, контрактов жизненного цикла, долгосрочных контрактов;

– безусловное исполнение гарантийных обязательств;

– повсеместное внедрение новых технологий и материалов с экономическим эффектом как на стадии выполнения дорожных работ, так и в период эксплуатации дорожных объектов.

Обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог возможно посредством введения платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального и муниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную массу свыше 12 тонн. Это послужит, во-первых, как источник доходов дорожных фондов для финансирования дорожных работ; во-вторых, как инструмент регулирования уровня загрузки сети автомобильных дорог.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года

Механизмы реализации стратегии имеют принципиальное значение как для сегмента автомобильных дорог, так и для транспортных сетей городских агломераций. В частности, имеется в виду: поэтапное повышение платежных обязательств пользователей и приведение их в соответствие совокупным затратам на все виды дорожных работ за вычетом ассигнований на политически мотивированные инфраструктурные дорожно-мостовые объекты общегосударственного значения; своевременное выполнение всего комплекса работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения.

Осуществляется доработка стратегии по следующим направлениям:

– определение дополнительных источников формирования дорожных фондов субъектов Российской Федерации (возможно продолжение практики ежегодного увеличения размера акцизов на ГСМ на 1 рубль);

– определение этапов введения дополнительных источников формирования дорожных фондов субъектов Российской Федерации;

– установление более близких временных сроков для приведения в нормативное состояние автодорог регионального значения.

Жанна Лончакова, главный инженер Департамента градостроительного проектирования ОАО «Иркутскгипродорнии», г. Иркутск:

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

В условиях рыночной экономики государство перестало быть единственным владельцем недвижимости и финансовых ресурсов, и, соответственно, застройщиками, инвесторами на любой территории становится множество юридических и физических лиц. При этом грамотное управление развитием территорий является наиболее острой и актуальной проблемой.

Зачастую возникают такие ситуации, когда федеральная или региональная власть, отработав вопросы по проектированию строительства дороги федерального или регионального значения, сталкивается с тем, что на участке, предлагаемом к строительству, муниципальные образования продолжают отводы земельных участков для других целей. И уже готовую проектную документацию и трассу необходимо «перекраивать».

Сегодня Градостроительный кодекс РФ обязывает нас использовать новые, эффективные инструменты для реализации вопросов управления территорией (в том числе на

территории для размещения автомобильной дороги). Это градостроительная документация, которая подразделяется на схемы территориального планирования разных уровней, генеральные планы городов и поселений, правила землепользования и застройки, проекты планировки с проектами межевания, в том числе и для размещения линейных объектов.

У каждого документа своя миссия в плане решения управленческих вопросов, но все они решают основную задачу – определение планируемого размещения объектов федерального, регионального и местного значения.

Например: схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (№ 384-р от 19 марта 2013 г.), где утвержден перечень всех планируемых к строительству и реконструкции дорог федерального значения на первую очередь (до 20 года) и расчетный срок до 30 года. В документах территориального планирования нижестоящего уровня в обязательном порядке должно быть учтено и предложено местоположение дороги в увязке с другими объектами федерального, регионального и местного значения. А задача документации по планировке территорий, в том числе для размещения линейного объекта – определить параметры развития дороги с учетом развития муниципального образования, через которое она проходит, включая социально-экономическую, функциональную, транспортную, инженерную составляющую, установить красные линии и определить границы земельных участков.

В сложившейся практике при проектировании автомобильной дороги учитываются только технические регламенты (параметры) конкретного объекта, экономическая выгода заказчика и не рассматриваются интересы всего поселения по тому набору объектов и территорий, которые должны быть предусмотрены градостроительными нормативами, а варианты размещения трассы не учитывают планируемые к строительству объекты федерального, регионального и местного значения. Но решения, принятые вразрез градостроительной документации, или неправильный выбор планировочного решения размещения дороги могут на десятилетия задержать развитие города и региона в целом.

Поэтому и назрела необходимость рассмотреть и принять комплексные меры по развитию территорий, в том числе автомобильных дорог с прилегающими территориями. Таким документом (определено Градостроительным кодексом) должен стать проект планировки с проектом межевания для размещения линейного объекта. С декабря 2013 года уже невозможно будет получить разрешение на строительство автомобильной дороги при отсутствии утвержденного данного вида градостроительной документации. Основанием для разработки такого документа является решение уполномоченного органа о разработке проекта планировки с проектом межевания территории для строительства линейного объекта.

Обязательным условием для принятия этого решения служит:

- утвержденная Схема территориального планирования, в которой предусмотрено размещение данного объекта;
- решение о включение данного объекта в целевую программу.

После принятого решения, в соответствии с законодательством, следует процедура конкурса, разработки проекта планировки, согласование, утверждение (опять же уполномоченным органом власти), уведомление органа муниципальной власти, размещение информации о такой документации на официальном сайте муниципального образования. Такой проект планировки территории для размещения линейного объекта служит исходной информацией для проектирования и строительства автомобильной дороги.

Подводя итог, хочется еще раз обратить внимание на необходимость комплексного подхода к развитию автомобильных дорог и уже сегодня разрабатывать и утверждать проекты планировки с проектами межевания для размещения линейных объектов, как того требует Градостроительный кодекс.

Алексей Шувалов, руководитель технической службы ОАО «Иркутскгипродорнии», г. Иркутск:

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, УЛУЧШАЮЩИЕ СРОКИ И КАЧЕСТВО ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ РАБОТ

Основные документы, определяющие процесс разработки проектной документации:

• Градостроительный кодекс Российской Федерации (ФЗ № 190 от 29 декабря 2004 г.)

• Земельный кодекс Российской Федерации (ФЗ № 136 от 25 октября 2001 г.)

• Лесной кодекс Российской Федерации (ФЗ № 200 от 4 декабря 2006 г.)

• Федеральный Закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» (ФЗ № 257 от 8 ноября 2007 г.)

• Постановление Правительства Российской Федерации «О проведении государственной экспертизы проектной документации» (№ 145 от 5 марта 2007 г.)

• Постановление Правительства Российской Федерации «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» (№ 87 от 16 февраля 2008 г.)

Состав проектной документации

Постановление Правительства РФ «О составе проектной документации и требованиях к их содержанию» (№ 87 от 16 февраля 2008 г.)

– Соотношение объема проектной документации по Сборникам цен на ПИР – 40% / 60%

– Соотношение объема проектной документации по Постановлению Правительства № 87

(с учетом требований экспертизы) – 70% / 30%

Объекты анализа сроков выполнения разделов ПИР

Участок автомобильной дороги II категории средней протяженностью 10 км, расположенный на территории Сибирского и Дальневосточного регионов.

Актуальные проблемы, влияющие на сроки разработки проектной документации:

• Аренда лесных участков (Проект освоения лесов, Лесная декларация, Акт сдачи земель). Срок – до 6 месяцев

• Объекты историко-культурного наследия (Справка о наличии, проведение обследования). Срок – до 3 месяцев

• Необходимость получения лицензии на недропользование на стадии изысканий. Срок – до 2 месяцев.

Предложения

1. Привести в соответствие нормативные сроки проектирования с требованиями законодательства.

2. Упростить процедуры получения разрешений на изыскания при прохождении по лесным землям для линейных сооружений, строительство которых предусматривается для федеральных, региональных и муниципальных нужд.

3. Упростить процедуру по недропользованию в части использования участков недр ОПИ в целях строительства автомобильных дорог для государственных нужд.

4. Выполнять археологическое обследование по отдельным контрактам до подготовки конкурсной документации на ПИР.

5. Выделить в общем Составе Проектной документации (Постановление Правительства РФ № 87) несколько групп линейных объектов с детализацией составов с учетом специфики каждой группы (автомобильные дороги, трубопроводы, ЛЭП, железные дороги и т.п.).

Александр Зорин, заместитель директора ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области»:

ОРИЕНТИР – ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ДОРОГ РЕГИОНА

Верстая планы на 2013-й и последующие годы, мы опираемся на две программы развития автомобильных дорог нашего региона: «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и местного значения на 2011–2015 годы» и федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года». Вторая программа, к сожалению, пока не утверждена, но, тем не менее, в своей работе Дирекция ориентируется и на нее. По разделам 2013 год выходит достаточно напряженным.

Проектирование

С 2012 года осуществляется разработка проектной документации следующих объектов :

1. Баяндай – Еланцы – Хужир на участке км 95 – км 108 в Ольхонском районе.
2. Тогот – Курма на участке км 0 – км 17 в Ольхонском районе.
3. Иркутск – Б. Голоустное на участке км 0 – км 8 в Иркутском районе.
4. Таксимо – Бодайбо на участке км 175 – км 190 в Бодайбинском районе.
5. Бодайбо-Кропоткин на участке км 38- км 41 в Бодайбинском районе;
6. Мостовой переход через реку Лена на автомобильной дороге Жигалово – Казачинское у села Тутура в Жигаловском районе.
7. Проводится работа по регистрации права постоянного (бессрочного) пользования на земельные участки полосы отвода автомобильной дороги Иркутск – Листвянка на участке км 8 – км 12;

8. Разрабатывается рабочая документация на реконструкцию автомобильной дороги Иркутск – Листвянка на участке км 8 – км 12 в Иркутском районе.

Также в долгосрочной целевой программе предусмотрены средства для таких объектов, как подъезды к сельским населенным пунктам. Для выполнения этих задач Дирекция ведет работы по подготовке проектно-сметной документации на реконструкцию автомобильной дороги «Подъезд к деревням Халюты, Ясачная, Хайрюзовка» на участке км 0 – км 4 в Усть-Удинском районе и реконструкцию автомобильной дороги «Подъезд к деревне Бараново» на участке км 0 – км 1 в Усть-Удинском районе.

В план 2013 года на разработку проектной документации включены объекты, работы на которых планируется начать в 2014 и 2015 годах. Это следующие объекты:

– реконструкция автомобильной дороги Качуг – Жигалово на участках км 5+700 – км 32+969 в Качугском районе;

– строительство мостового перехода через реки Витим и Бисяга на автомобильной дороге Таксимо – Бодайбо в Бодайбинском районе;

– реконструкция автомобильной дороги Иркутск – Оса – Усть-Уда на участке км 160 – км 215 в Осинском районе;

– реконструкция автомобильной дороги Иркутск – Листвянка на участке км 12 – км 49.

Продолжается разработка проектной документации на строительство автомобильных дорог Тайшет – Чуна – Братск (оставшиеся 2 участка разрыва протяженностью 52 км, **км 155– км 166 и км 114 – км155**) и Киренск – Казачинское на участке км 32 – км 66+480 в Казачинско-Ленском районе.

Перечисленные выше объекты – наиболее значимые, на них приходится основной объем финансирования. На проектно-изыскательские работы финансирование в 2013 году составляет **200 млн рублей**.

Переходящие стройки и реконструкция

Планируемые объекты строительства и реконструкции – это ранее начатые, переходящие, стройки, определяющие следующие приоритетные направления

развития опорной сети автодорог Иркутской области:

• развитие северных районов – автодороги Таксимо – Бодайбо, Киренск – Небель, Тайшет – Чуна – Братск;

• развитие туризма и транспортной доступности к местам отдыха на Байкале – реконструкция автодороги Баяндай – Еланцы и строительство парома.

Бодайбинский район

Реконструкция а/д Таксимо – Бодайбо на участке км 160 – км 175. Автомобильная дорога Таксимо – Бодайбо является единственной транспортной артерией круглогодичного действия, соединяющей Бодайбинский и Мамско-Чуйский районы с железной дорогой. К Байкало-Амурской магистрали дорога выходит в районе станции Таксимо (Республика Бурятия). **Объем финансирования на 2013 год составляет 270 234,9 тыс. руб., в том числе:**

– 1 пусковой комплекс – 98 684,8 тыс. руб., подрядная организация - ООО «Строительно-производственная база «Союзстрой»; предусмотрен ввод в эксплуатацию 4,9 км дороги и моста через реку Тамарак длиной 42,85 п. м.;

– 2 пусковой комплекс – 100 000,0 тыс. руб.;

– 3 пусковой комплекс – 71 550,075 тыс. руб.

Второй и третий пусковые комплексы выставлены на открытый аукцион.

Казачинско-Ленский и Киренский районы

Строительство автодороги Красноярово – Небель на участке км 32 – поселок Небель протяженностью 101,5 км, включая мосты – 260,94 п. м. Эта автомобильная дорога – единственная сухопутная магистраль, связывающая районный центр Киренск и северные регионы России: города Ленск и Мирный Республики Саха-Якутия с железнодорожной станцией Небель на БАМе, по которой будет осуществляться круглогодичная перевозка грузов. **На участке поселок Небель – км 100, протяженностью 33,48 км/160,9 п. м. объем финансирования на 2013 год составляет 284 867,0 тыс. руб., в том числе:**

– 1 пусковой комплекс – 97 661,8 тыс. руб., подрядная организация ЗАО УК «ЛенаБамстрой»; предусмотрен ввод в эксплуатацию 10,229 км дороги и путепровода через ж/д пути в поселке Небель длиной 60,2 п. м.;

– 2 пусковой комплекс – 100 000,0 тыс. руб.;

– 3 пусковой комплекс – 87 205,23 тыс. руб.

Второй и третий пусковые комплексы выставлены на открытый аукцион. После его проведения будет определена подрядная организация по проведению дорожных работ.

В 2013 году планируется строительство современного грузопассажирского парома, необходимо освоить 100 млн руб., ввод в эксплуатацию в 2014 году.

Чунский район

Строительство автодороги Тайшет – Чуна – Братск на участке км 174 – поселок Сосновка. Дорога связывает северные районы Иркутской области с Чунским административным районом, с выходом на федеральную трассу М–53 и является участком в формировании будущей транспортной магистрали Тайшет – Чуна – Братск – Усть-Кут – Магистральный – Севробайкальск – Уоян – Таксимо – Бодайбо, частично проходящей по территории Республики Бурятии. **Объем финансирования на 2013 год составляет 231 274,3 тыс. руб., подрядная организация ООО «Агродорспецстрой»; предусмотрен ввод в эксплуатацию 15,6 км автодороги, включая мост через реку Каймея длиной 35,18 п. м.**

Ольхонский район

Реконструкция автодороги Баяндай – Еланцы – Хужир Автомобильная дорога Еланцы – Хужир является основной транспортной артерией, соединяющей районный центр Еланцы и примыкающие населенные пункты с областным центром. Кроме того, дорога обеспечивает проезд в наиболее популярные места отдыха на берегу озера Байкал и остров Ольхон. В 2012 году введен в эксплуатацию участок автодороги км 37 – км 46 протяженностью 9,51 км.

• **на участке км 31 – км 36 Еланцы – Хужир** объем финансирования составляет 34 993 тыс. руб., подрядная организация ООО «СПМК-7»; предусмотрен ввод в эксплуатацию 5,29 км автодороги.

• **на участке поселок Еланцы – км 5** объем финансирования планируется в размере 184 775,0 тыс. руб. с вводом в эксплуатацию 5,0 км дороги. По результатам открытого аукциона будет определена подрядная организация и уточнен объем финансирования.

Всего в 2013 году планируется освоить 1 106,084 млн руб. с вводом в эксплуатацию 5 объектов автодорог общей протяженностью 41,02 км и 3 моста общей протяженностью 138,23 п. м.

Олег Шандрук, начальник ФКУ Упрдор «Прибайкалье»:

ДИНАМИКА ФИНАНСИРОВАНИЯ – ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ

В оперативном управлении ФКУ Упрдор «Прибайкалье» находятся три федеральные автомобильные дороги, общая протяженность которых составляет 1553,173 километра. Это М–55 «Байкал» (Р–258 «Байкал», Иркутск – Улан-Удэ – Чита), М–53 «Байкал» (Р–255 «Сибирь», Красноярск – Иркутск) и автомобильная дорога «Вилюй» (А–331 «Вилюй», Тулун – Братск – Усть-Кут).
В 2013 году в соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России на 2010–2015 гг.» на федеральные дороги Приангарья выделено около 6 млрд рублей, из них порядка 2 млрд. – на строительство, реконструкцию и около 1,2 млрд рублей – на капитальный ремонт. Опираясь на эти суммы, можно с уверенностью говорить о положительной динамике, которая прослеживается по возрастающему финансированию дорожной отрасли. **2010 год – 3 млрд, 2011 – 4 млрд, 2012 – 5 млрд.** Соответственно, возросли объемы работ, улучшается качество федеральных дорог.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА М-53 «БАЙКАЛ» (Р-255 «СИБИРЬ»)

Эта дорога, печально известная среди автомобилистов гравийными разрывами, сегодня меняется в лучшую сторону. С каждым годом «гравийка» сокращается. В 2015 будут ликвидированы последние гравийные разрывы, и М–53 «Байкал» приобретет статус дороги второй технической категории, что позволит повысить пропускную способность, повысить безопасность движения и уровень комфортности.

Строительство

– Тулунский район, км 1454 – км 1460, (5,88 км)

Подрядчик: ООО ТСК «РегионСпецСтрой». Начало работ – декабрь 2012 г., окончание – октябрь 2014 г. Строительство данного участка дороги II категории позволит ликвидировать гравийный разрыв протяженностью 5 км.

– Тулунский район, км 1465 – км 1469, (4,35 км)

Подрядчик: ОАО «Труд». Начало работ – июнь 2012 г., окончание – октябрь 2013 г.

Строительство данного участка II категории позволит улучшить транспортно-эксплуатационные показатели дороги.

– Тулунский район, км 1437 – км 1443, (6,54 км.)

Срок реализации проекта: 2013 – 2015 гг.

– Тулунский район, км 1443 – км 1454, (11,593 км.)

Срок реализации проекта: 2013 – 2015 гг. Строительство позволит ликвидировать гравийный разрыв протяженностью 11,59 км.

– Тайшетский район, на участке Алзамай – Разгон км 1251 – км 1261, (10,33 км)

Подрядчик: ООО «Сибна». Начало работ – декабрь 2011 г., окончание – ноябрь 2013 г.

Строительство данного участка II категории позволит улучшить транспортно-эксплуатационные показатели дороги, ликвидировать пересечение в одном уровне с ВСЖД, обеспечить объезд деревень Облепиха (км 1257–км 1258) и Разгон (км 1249 – км 150+960)

Капитальный ремонт

– Заларинский район, км 1653 – км 1663, (4,8 км)

– Зиминский район, км 1625 – км 1636, (5,26). Капремонт рассчитан на два года, общая протяженность 10,52

– Черемховский район, км 1731 – км 1738, (6,98541 км).

Всего в 2013 году планируется ввести 17 км капитально отремонтированных участков.

На данный момент еще одной важной задачей является строительство дорог в обход городов и деревень. Проведены предпроектные проработки по самым проблемным участкам. Это города Усолье – Сибирское, Тулун, Нижнеудинск, поселок Куйтун.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА «ВИЛЮЙ» (А-331 «ВИЛЮЙ»)

Это единственная дорога, которая соединяет север и восток Иркутской области. Построенная 30 лет назад, сегодня она не соответствует нормам и требованиям федерального уровня. Первоочередная задача – приведение дороги в проезжее состояние. В 2012 году отремонтированы первые пять километров с применением новой для Иркутской области технологии холодного ресайклинга, которая оказалась самой оптимальной для ремонта трассы. В 2013 году Упрдор впервые получил финансирование на капитальный ремонт двух участков «Вилюя», один из них рассчитан на три года. Будет произведен капитальный ремонт 12,15 км и ремонт 24 км.

Капитальный ремонт

– Нижнеилимский район, км 380 – км 399, (4,83км). Работы рассчитаны на 3 года, общая протяженность 17,151 км.

– Усть-Кутский район, км 525 – км 534+885, (7,350 км).

Ремонт

– Братский район, км 216 – км 240, (24 км).

АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА М-55 «БАЙКАЛ» (Р-258 «БАЙКАЛ»)

Дорога проходит по сложной пересеченной горной местности и имеет статус аварийно-опасной из-за перепадов высот и крутых поворотов, а также не соответствует нормативам и категорийным требованиям. В Упрдор «Прибайкалье» было принято решение максимальной модернизации автодороги «Байкал». В первую очередь реконструкция коснется самых сложных участков, имеющих высокий процент ДТП.

Реконструкция:

– км 47 – км 55 («тещин язык»). На этом участке недопустимые даже для дороги четвертой категории радиусы поворотов. Сегодня проект проходит государственную экспертизу.

Восстановление аварийного путепровода на 96 км в районе населенного пункта Култук. Проект получил заключение главгосэкспертизы.

Реализация данных проектов начнется в 2014–2015 гг.

Ведутся проектные работы еще по двум участкам трассы:

– реконструкция участка км 26 – км 47

– реконструкция участка км 96 – км 100 с ликвидацией серпантина.

Срок реализации проектов – 2015–2018 гг.

Пока разрабатываются проекты по модернизации дороги, осуществляются мероприятия по увеличению пропускной способности на существующих подъемах и спусках.

Сегодня в Управлении активно проводится реализация контрактов на выполнение работ по капремонту и ремонту искусственных сооружений. В 2013 году будет отремонтировано порядка 770 погонных метров мостов и труб. В 2014 году планируется увеличить и этот объем работ.

Повышение безопасности

Для обеспечения безопасных условий движения автотранспорта и пешеходов реализуются мероприятия по снижению аварийности: установлены дорожные знаки, направляющие устройства, барьерное ограждение и линии электроосвещения.

Внедрение инновационных технологий

Сегодня особенно актуально обеспечение высокотехнологичного и наиболее экономичного ведения ремонтно-восстановительных работ. Повсеместно на федеральных трассах применяются прогрессивные технологии в ремонте, строительстве и содержании автомобильных дорог.

Метод холодного рейсаклинга успешно прошел испытания и «прописался» у дорожников, работающих на автомобильной дороге «Вилюй». Ресайклинг экономически выгоден при строительстве новых и ремонте старых дорог, поэтому на «Вилюе» его используют очень охотно, повторно перерабатывая старое дорожное покрытие.

Технология JetGrouting техническим решением предусмотрена ***на участке км 1251 – км 1261*** для укрепления слабых грунтов в основании насыпи.

Разметка, выполненная термопластиком, имеющим продолжительный срок службы, применяется на участках с высокой интенсивностью движения автотранспорта.

Должное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог – это результат вовремя проводимых работ по реконструкции, содержанию, капитальному ремонту и ремонту дорог и мостов в Приангарье. Упрдор «Прибайкалье» прилагает максимум усилий, чтобы трансконтинентальная магистраль стала максимально безопасной и удобной как для водителей, так и для населения.

Павел Фролов, главный инженер ФКУ Упрдор «Южный Байкал», г. Улан-Удэ:

«ЮЖНЫЙ БАЙКАЛ»: РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ – ОДИН ИЗ ФАКТОРОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Удаленность Байкальского региона от главных экономических центров России и необходимость преодоления больших расстояний обусловили повышенную роль транспорта. Однако состояние транспортного комплекса сдерживает социально-экономическое развитие территории и требует модернизации.

Географическое положение Республики Бурятии таково, что большая часть территории граничит с Монголией, и две федеральные дороги обеспечивают выход к международным переходам Кяхта – Алтанг-Булаг и Монды – Ханх. Президентом Российской Федерации поставлена задача: ускоренными темпами развивать транспортную инфраструктуру в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В связи с этим в 2012 году нами реализован один из масштабных инвестиционных проектов – строительство обхода города Кяхта. Это позволило вывести поток тяжеловесного транзитного транспорта из столицы республики – города Улан-Удэ, существенно снизить транспортные издержки, повысить комфорт и безопасность движения.

В рамках создания международного транспортного коридора «Монгольский вектор» Упрдор «Южный Байкал» продолжает работу по реконструкции дороги Улан-Удэ – Кяхта. В 2013 году планируем досрочно сдать в эксплуатацию 15 км вблизи города Гусиноозерска. Также начинаем разработку проектов

на реконструкцию еще 33 километров. В целом реконструкция автодороги Улан-Удэ – Кяхта должна дать значительный импульс для развития агропромышленного комплекса, продвижения высокотехнологичной продукции российского производства на монгольский рынок, что позволит устойчиво наращивать экспорт конкурентных товаров.

К 2025 году будет завершено формирование опорной транспортной сети на территории Сибири и Дальнего Востока, обеспечена ликвидация разрывов и «узких мест» на автомобильных дорогах. Ориентируясь на эту программу, в 2013 году ликвидирован грунтовый разрыв на 11 км. Для приведения в нормативное состояние всей дороги, являющейся основным транспортным коридором к контрольно-пропускному пограничному пункту Монды – Ханк, продолжим реконструкцию. Нынче приступили к ликвидации грунтовых разрывов еще на 10,5 км федеральной трассы Култук – Монды и реконструкции моста через реку Малая Быстрая. Магистраль Култук – Монды имеет большое значение для развития региона, открывая доступ к освоению месторождений золота и чистого кварца. Запасы чистого кварца в западных административных районах Бурятии составляют более 2 млн тонн – это 15% всех запасов России.

Основой сети Байкальского региона является дорога М–53 «Байкал», которая имеет высокую степень изношенности и критический уровень загрузки, что ведет к сдерживанию социально-экономического развития из-за невозможности расширения границ товарных рынков, а также слабого развития автотуризма, который в странах с развитой автомобильной сетью является существенным источником доходов. Именно поэтому реконструкция М–53 «Байкал» включена в первоочередные инвестиционные проекты Сибирского федерального округа.

В 2012 году на М–53 сдан в эксплуатацию первый 5-километровый участок, построенный за последние 20 лет. Считаем это началом большой модернизации всей автомобильной дороги «Байкал». Для ликвидации узких мест и создания скоростного маршрута «Восток – Запад» продолжается реконструкция

еще 20 км. Идет реализация проекта на одном из самых проблемных участках: это строительство путепровода на 101 км возле города Слюдянка; ввод в эксплуатацию состоится в 2014 году.

В ближайшей перспективе для увеличения пропускной способности и устранения ограничивающих участков разработаны проекты на строительство обходов села Десятниково, города Бабушкин. В этом году начинам инженерные изыскания по строительству обхода города Слюдянка. К 2015 планируем увеличить протяженность дорог, соответствующих современным требованиям, до 42%. На строительство и реконструкцию автомобильной дороги М–55 «Байкал» на участке км 106 – км 184, проходящем по территории Иркутской области, необходим объем инвестиций более 17 млрд рублей.

Можно определенно сказать, что даже в условиях недофинансирования осуществляется существенный вклад в развитие экономики Байкальского региона за счет дорожных работ, производимых на средства федерального бюджета. Но очевидно, что этих мер недостаточно для того, чтобы удовлетворить потребность в качественных транспортных услугах. Участки, проходящие в сложных климатических условиях, требуют применения современных покрытий. Пути решения проблемы сохранения и повышения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог мы видим в коренном изменении стратегии осуществления ремонта.

Прежде всего, мы перешли к технологии маршрутного ремонта с применением прогрессивных высокоскоростных методов работы, внедряем современные строительные материалы для улучшения потребительских свойств дороги и поддержания транспортной инфраструктуры.

Но и здесь возникают проблемы. Если элементы инновации не заложены в проекте, дальнейшее их применение затруднительно, а заложить их в проект весьма сложно, так как экспертиза отклоняет любые технические и технологические решения, которые не укладываются в рамки существующих нормативных документов, какими бы инновационными и эффективными они ни были. ***Старая нормативная база разрабатывалась с опорой на идеологию максимальной экономии материалов. Сегодня необходимо опираться на показатели долговечности и прочности, необходимо говорить об экономическом эффекте в долгосрочной перспективе.***

В качестве мощного инструмента развития автомобильных дорог и в целях обеспечения качества, надежности и долговечности сооружений, необходимо совершенствование методологии проектирования дорожных объектов, обновление нормативно-технической базы, совершенствование технических норм в гармонизации со стандартами зарубежных стран.

Не последнюю роль в возникновении трудностей играет и тот факт, что дороги Байкальского региона проходят в центральной экологической зоне, в национальных парках, и это вызывает определенные сложности как при проектировании, так и при реализации проектов. Необходима разработка региональных нормативных документов, учитывающих местные особенности. В значительной степени успех осуществления программ по развитию Сибири будет зависеть от принятых решений.

Андрей Романов, главный инженер Упрдор «Забайкалье», г. Чита:

«ЗАБАЙКАЛЬЕ»: ПУТЬ К ПРОГРЕССУ – ЧЕРЕЗ ВНЕРЕНИЕ ИННОВАЦИЙ

Управление дороги «Забайкалье» исполняет функции государственного заказчика на содержание, ремонт, реконструкцию, строительство и модернизацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения на территории Забайкальского края. Протяженность автомобильных дорог федерального значения, находящихся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Забайкалье», составляет 1 633,121 км, в том числе:

– Р–258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита, км 719+000 – 1105+600, протяженность – 386,418 км; на основании постановления Правительства РФ №62 от 24.12.1991 года отнесена к магистральным федеральным дорогам России; является участком евро-азиатского коридора Москва – Владивосток, и в соответствии с Межправительственным соглашением по сети азиатских автомобильных дорог отнесена к маршруту АН 6.

– Р–297 «Амур» Чита – Невер – Свободный – Архара – Биробиджан – Хабаровск, протяженность – 741,645 км; входит в состав мультимодального транспортного коридора «Транссиб».

– А–350 Чита – Забайкальск – граница с Китайской Народной Республикой, км 6+000 – 486+000, с учетом вновь введенных участков на обходе населенного пункта Дарасун (2009 г.) и участка с мостом через реку Онон, протяженность – 505,058 км.; является дорогой международного значения, входит

в перечень маршрутов Азиатских автомобильных дорог (маршрут АН 6) и в состав Международного транспортного коридора «Транссиб» (ответвление TSA18).

Содержание данных автомобильных дорог в надлежащем состоянии имеет исключительно важное значение. Вот почему Упрдор «Забайкалье» постоянно занимается внедрением новых технологий, способствующих улучшению качества дорожного покрытия, его надежности, долговечности и безопасности для движения легкового и грузового автомобильного транспорта.

На дорогах Забайкальского края реализованы следующие инновационные технологии:

– армирование слоев асфальтобетонного покрытия с использованием сеток Армдор ГСК–100;

– армирование слоев основания дорожной одежды с использованием решеток Славрос СД-20;

– использование щебеночно-мастичного асфальтобетона;

– применение органоминеральных смесей в I дорожно-климатической зоне (в рамках НИОКР);

– устройство нижних слоев основания из асфальтогранулобетона с применением холодного ресайклинга;

– устройство защитного слоя износа из литых эмульсионно-минеральных смесей типа «Сларри Сил»;

– применение объемной георешетки «Геодор» для укрепления нагорных канав, откосов земляного полотна и кюветов;

– устройство матрацев Рено и габионных конструкций с применением сетки из стальной проволоки плотного оцинкования;

– устройство матрацев Рено и габионных конструкций с применением сетки из стальной проволоки плотного оцинкования на мостовых сооружениях;

– установка деформационных швов MAURER SOHNE тип D-50;

– установка опорных частей MAURER - Spherical Bearings и деформационных швов MAURER SOHNE тип DS240, DS320;

– сооружение мостов арочного типа с применением гофрированного металла;

– устройство гидроизоляции проезжей части мостовых сооружений;

– применение добавок в бетонные смеси серии Sika и усиление конструкций моста при помощи композитных тканных материалов на основе углеволокна;

– применение современных ремонтных составов для восстановления бетонных поверхностей;

– устройство металлических гофрированных цельновитых водопропускных труб производства ОАО «Байкалстройконструкция»;

– устройство водосбросов из композитных материалов ЛАД;

– применение противогололедного материала «Биодор-Мосты»;

– механизированная санация трещин с использованием полимерно-битумной мастики МБП-Г–65;

– струйно-инъекционный метод для заделки трещин и выбоин при помощи БЦМ 24-3;

– применение минералоорганических смесей при проведении ямочного ремонта;

– пропитка асфальтобетонного покрытия составом «Дорсан»;

– применение гибких (упругих) сигнальных столбиков;

– установка щитков и стоек дорожных знаков с полимерным покрытием, щитков с двойной отбортовкой, на пленке типа Ультра;

– установка пластиковых сигнальных столбиков, снабженных анкерами;

– установка на а/б покрытие в зоне пешеходных переходов и транспортных развязках световозвращателей дорожных типа «Кошачий глаз»;

– использование дорожных светодиодных индикаторов;

– установка автономной осветительной системы;

– применение динамических информационных щитов типа «Тривижн» для информирования водителей;

– использование автоматизированных систем учета интенсивности движения (ПУИД.001.2010);

– установка светофоров на основе светодиодных излучателей БИС–310 с дополнительной секцией отсчета времени;

– установка автоматизированной системы навигационного диспетчерского контроля на базе приемников ГЛОНАСС/GPS;

– применение приборов экспресс-контроля.

Евгений Школьников, начальник дорожного отдела ЗАО «Многопрофильная компания «Индор»:

ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ

Понятие «инновация» приобрело необычайную популярность в последнее время. Причем, термин одинаково активно применяется во всех отраслях науки и техники, в том числе и в дорожном строительстве. Но при этом единого определения слова «инновация» до сих пор нет. Что считать инновацией? Малозначимое усовершенствование конструкции или процесса или же совершенно новое, ранее нигде не применявшееся?

Компания «Индор» имеет богатый опыт применения новых технологий и конструкций, в основном это материалы для укрепления земляного полотна, дорожной одежды, всевозможные добавки и стабилизаторы, системы управления освещением.

Немаловажным условием успешного внедрения инновационных решений является тесное взаимодействие между всеми участниками инвестиционного процесса, включающего в себя проектирование, строительство и эксплуатацию готовых объектов. Можно исключить из обсуждения проблему, связанную с применением нестандартных новых технологий, которая требует проведения дополнительных согласований, имеет административные барьеры и связана с устаревшими нормативами. Пересмотр строительных норм и правил может осуществляться только на государственном уровне и требует времени и средств. Без этого невозможно внедрение инновационных материалов, технологий и методов строительства, которые проектировщики могут учитывать в проекте на этапе его разработки.

Заострить внимание хочется на другой проблеме. Рассматривая тему инноваций, можно выделить ряд вопросов.

1. Понятие «Инновация»

Необходимо ввести четкое понятие и критерии инновации, возможность применения не только чего-то вновь появившегося, но и успешно реализованного для дальнейшего применения, которое будет считаться инновацией на протяжении определенного срока.

2. Отсутствие мониторинга применяемых технологий после ввода объекта в эксплуатацию и, как следствие, отсутствие единой базы, включающей в себя данные измерений, анализ примененных материалов и технологий.

Из-за отсутствия постстроительного мониторинга применяемых инновационных материалов, нет единой базы, по которой было бы возможно отследить успешность внедрения инновационного материала при строительстве, реконструкции или ремонте дорог. Одним из решений может быть включение в сметную стоимость объекта мониторинга за примененными в проектной документации инновациями на гарантийный срок или даже межремонтный срок автомобильной дороги и сооружений на ней.

Из-за отсутствия единой базы проектами используются данные производителя, которые не всегда являются объективными. Наличие такой базы позволит более взвешенно подходить к техническому решению, оценить использование инновационного материала на практике и эффект от его применения. Мониторинг будет способствовать отсеиванию недобросовестных производителей. Вот пример: на сегодняшний момент у проектных организаций имеется ряд предложений от производителей по применению георешетки, однако некоторые образцы не проходят даже самой простой проверки – рвутся руками.

Имеются коммерческие организации, которые проводят мониторинг своей продукции, но использовать их данные как нормативные или обосновывающие практически невозможно.

3. Отсутствует служба, которая на основе мониторинга могла бы делать выводы о возможности применения новых технологий в дальнейшем строительстве и, как следствие, приживаемости примененных технологий.

Решением данного вопроса может являться создание такой службы, которая бы собирала, анализировала данные мониторинга и делала свои выводы. Заключения такой службы и являлись бы нормативными документами.

РЕЗОЛЮЦИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

Учитывая особую актуальность обсуждаемых вопросов, участники конференции подготовили и направили в адрес правительства Иркутской области и Законодательного собрания ряд предложений, требующих оперативного решения.

Научно-практическая конференция «Дороги Сибири. Перспективы развития. Качество. Инновации», организованная Союзом дорожников Иркутской области совместно с администрациями региона, города Иркутска, представителей субъектов СФО, для обмена опытом по развитию и совершенствованию дорожных сетей Сибирского региона отмечает следующее:

– сдерживающим фактором при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального и местного значения **являются действующие в ряде субъектов РФ процедуры** получения решений о предварительном согласовании места размещения объектов, изъятия земель, перевод земель из одной категории в другую, оформление необходимой разрешительной документации для выполнения изыскательских работ на лесных участках в составе земель лесного фонда, экспертиза запасов и проектов разработки притрассовых карьеров и резервов на участках общераспространенных полезных ископаемых, получение лицензий на недропользование при выполнении проектно-изыскательских работ, в том числе с применением буровзрывных работ, добыча в проектных притрассовых карьерах общераспространенных полезных ископаемых для строительства автомобильных дорог на основании аукционов;

– важнейшим элементом развития и совершенствования сетей автомобильных дорог является проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ с широким использованием имеющегося научно-технического потенциала, позволяющего совершенствовать уровень существующего хозяйствования, создавать новые виды продукции и производств, осваивать и внедрять новые материалы, технику, технологии для использования в дорожном хозяйстве, эффективно использовать средства дорожных фондов всех уровней;

– в рамках Стратегии транспортного развития Российской Федерации до 2030 года необходима разработка базового документа, определяющего стратегию развития и совершенствования сети автомобильных дорог Иркутской области как региона, обладающего одним из самых значительных промышленных, энергетических потенциалов в России и Сибирском федеральном округе. Наличие данного документа, позволит позиционировать Иркутскую область как территорию, на которой реализуется системный подход к модернизации и развитию транспортной инфраструктуры, в частности – дорожных сетей, способствующих успешной реализации комплексного проекта «Комплексное развитие Нижнего Приангарья», высокой доступности населения в удовлетворении транспортных услуг.

Настоящая стратегия должна определить цели и задачи долгосрочного развития и совершенствования сети автомобильных дорог на территории Иркутской области до 2015–2020 годов и на перспективу до 2030 года, выделить приоритетные направления и сформировать ориентиры, а также механизмы дорожной политики на отдельных этапах ее реализации, обеспечивающие достижение намеченных целей.

Разработка стратегии должна выделить новые ориентиры развития дорожного хозяйства Иркутской области в рамках перехода российской экономики на инновационный путь развития, предусмотренный Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года (Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. №1662-р.), а также Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года.

УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ РЕКОМЕНДОВАТЬ:

Министерству строительства, дорожного хозяйства Иркутской области:

– направить в Правительство и Законодательное собрание Иркутской области предложения по изменению в областном законодательстве, направленные на упрощение процедуры изъятия земель, перевода их из одной категории в другую, отвода земель общераспространенных полезных ископаемых под резервы и карьеры на землях областной и муниципальной собственности для нужд дорожного хозяйства.

Правительству и Законодательному собранию Иркутской области:

– выступить перед Правительством Российской Федерации с инициативой об упрощении процедуры получения разрешений на изыскания по лесным землям, на недропользование без лицензий при проектировании автомобильных до-

рог, строительство которых предусматривается для федеральных, региональных и муниципальных нужд;

– выступить инициатором разработки Стратегии развития автомобильных дорог Иркутской области на период 2014–2020 годы и перспективу до 2030 года включающей:

* определение путей достижения качественно нового состояния функционирования и управления дорожными сетями на территории области (повышение работоспособности и эффективное использование средств при проектировании, строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог);

* разработку отдельных региональных нормативно-технических документов (территориальных стандартов и методических рекомендаций) для проектирования, строительства, ремонта и содержания территориальных, межмуниципальных и местных автомобильных дорог применительно к условиям Иркутской области;

* взаимную увязку разрабатываемых нормативно-технических документов с действующими правилами по техническому регулированию и стандартизации, оценке и подтверждению соответствия;

* анализ состояния технического уровня и транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог и сооружений на них (диагностика автомобильных дорог) с определением интенсивности и состава движения, пропускной способности и уровня загрузки автомобильных дорог;

* выявление участков концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожных сетях области;

* разработку обоснованных нормативов затрат на проведение капитального ремонта, ремонта и содержания региональных, межмуниципальных и местных автомобильных дорог;

* разработку критериев отнесения автомобильных дорог к автомобильным дорогам общего пользования территориального, межмуниципального, муниципального и местного значения;

* разработку целевой программы «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения в Иркутской области на 2014–2020 годы» с учетом федеральных и областных программ развития Восточной Сибири.

Организациям-заказчикам при подготовке технических заданий на проектно-изыскательские работы строительства, реконструкции, ремонта автомобильных дорог рекомендовать:

– применение инновационных разработок в области конструирования, методов производства, материалов и технологий;

– предусматривать выполнение археологического обследования будущих объектов строительства (реконструкции автомобильных дорог и мостов) до подготовки конкурсной документации на ПИР;

– обеспечивать разработку проектов планировки территорий и проектов межевания территорий автомобильных дорог в соответствии с Порядком подготовки документации по планировке территории, предназначенной для размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения, утвержденным приказом Минтранса РФ от 06.07.2012 г., до заключения государственных контрактов на ПИР.

Союзу дорожников Иркутской области:

– рекомендовать системное проведение научно-практических конференций по данной тематике не реже одного раза в 2 года;

– издать сборник выступлений участников конференции и довести до сведения всех заинтересованных организаций.

КОНФЕРЕНЦИЯ ПОЛУЧИЛА ВЫСОКУЮ ОЦЕНКУ

По мнению заместителя руководителя Федерального дорожного агентства Иннокентия Алафинова и генерального директора Ассоциации «РАДОР» Игоря Старыгина, научно-практическая конференция «Дороги Сибири. Перспективы развития. Качество. Инновации», организованная Союзом дорожников Иркутской области, прошла на очень высоком уровне. Уважение вызывает глубокий анализ положения дел в дорожной отрасли, сделанный представителями ведущих дорожных предприятий Приангарья и других регионов России. Особо был отмечен фактор традиционности, которому следует Союз дорожников, проводя столь солидную конференцию раз в два года. Это позволяет отслеживать перемены, фиксировать недоработки и оперативно решать актуальные проблемы, одновременно подчеркивая роль Союза в объединении крупнейших строительных компаний и фирм, представляющих дорожную отрасль.

ДОРОГА ВСЕЙ ЖИЗНИ

ВЕТЕРАНУ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ МАКСИМОВОЙ ЭЛЕОНОРЕ ГРИГОРЬЕВНЕ – 70!

С трудом верится, что этой энергичной, привлекательной женщине с таким красивым именем Элеонора, 13 июля исполняется 70 лет. Ее, специалиста-дорожника, знают и помнят проектировщики, заказчики, подрядчики и даже члены их семей, начиная с шестидесятых годов прошлого столетия и до сих пор. Такая вот она открытая и общительная! Судьба Элеоноры Григорьевны похожа на судьбы ее ровесников, которые не боялись трудностей, всего добивались сами, а потому и сделали замечательную карьеру.

Родом из поселка Охотский Перевоз Аллах-Юньского района Якутии, она – дочь школьных учителей, не думала, что свяжет свою судьбу с дорожной отраслью. Однако родители оказались романтиками и после окончания института по зову сердца вместе со старшими детьми (сыновьями) отправились на Север. Не трудно представить, как они туда добирались: по бездорожью, вьючно на лошадях, на лодках по таежным рекам. В сельских школах обучали местных детей грамотности и культуре. Там, в Якутии, Элеонора и появилась на свет…

Дети подрастали, и надо было думать об их образовании. И в начале 60-х семья по Лене-реке выехала из Якутии. И «причалила» к Киренску. Небольшой старинный городок в месте слияния Лены и Киренги понравился родителям. Стояла, как всегда на севере, ранняя золотая осень – начало учебного года. Родители вновь окунулись в бурную школьную жизнь, а вместе с ними и четверо их ребятишек. Беда пришла неожиданно: отец серьезно заболел и умер. Мать одна подняла всех детей, воспитала и дала возможность учиться дальше. Два старших сына пошли по стопам родителей, стали педагогами, а младшие – Элеонора и Альберт – выбрали технические специальности…

Неизвестно, каким путем из Томска в Киренск попал рекламный плакат с приглашением поступать в инженерно-строительный институт. Для Элеоноры это оказался судьбоносный момент. Получив школьный аттестат, где были только отличные и хорошие отметки, Элеонора с группой мальчишек-одноклассников рискнула поехать в Томск. И пять лет она училась в Томске.

Сколько замечательных событий произошло в эти самые прекрасные и чудесные годы, о которых Элеонора Григорьевна уже никогда не забывала. Именно здесь зародилась дружба группы однокурсников, которую позже назвали «Томский десант». По распределению вместе они приехали и в Иркутск – на дорожные предприятия Приангарья. Это было в далеком, заснеженном и холодном январе 1966 года.

Элеонору Максимову (тогда она была еще Граниной) распределили в Облдоруправление, откуда направили в Тайшетский дорожно-эксплуатационный участок № 1035 главным инженером. В те годы, действительно, так и было: получив диплом инженера, молодые специалисты сразу попадали «с корабля на бал» – им доверяли и ответственные должности, и управление коллективами, и спрашивали за работу по полной программе. Такой метод себя оправдывал.

В ДЭУ Элеонору полюбили и уважительно называли «Григорьевна». Предприятие у вновь построенного моста длиной более 300 м через реку Бирюсу выполняло устройство ряжей вокруг деревянных свайных опор и их засыпку рваным камнем. На всю жизнь сохранилась в памяти драматическая ситуация, когда весенний ледоход на Бирюсе срезал, как спички, сваи и обрушил три пролета. Разрушительная мощь стихии потрясла до слез. И – закалила характер.

В апреле 1967 года Элеонору Григорьевну перевели в аппарат Доруправления, в Дирекцию строящихся дорог, где она до 1982 года работала главным инженером, а затем директором строящихся дорог.

В 1970-80-е годы промышленность Иркутской области развивалась по многим направлениям, строились новые города, заводы, комбинаты, и везде требовались производственные базы, подъездные пути и совершенно новые дороги. «Томский десант» основательно закрепился в Прибайкалье, хорошая теоретическая подготовка в ТИСИ, самостоятельная практика на дорогах региона, поддержка наставников и помощь ветеранов-дорожников позволили не только строить дороги и мосты, но и собственную карьеру. Многие однокурсники Максимовой стали руководителями, главными инженерами, заместителями начальников. «Томскому десанту» повезло, что, приехав в Иркутскую область большой группой, им удалось сохранить сердечные отношения, что каждый до сих пор ощущает плечо друга. В свое время близость надежных, проверенных жизнью друзей помогла Элеоноре в 40 лет пережить собственную беду: погиб муж, она осталась одна с двумя детьми на руках. Друзья спасли от одиночества и растерянности. Элеонора Григорьевна говорит: «Томский десант – это удивительное братство, сейчас так не бывает, я дорожу этим братством, как своей семьей!»

… Элеонора Григорьевна, отработав в Дирекции строящихся дорог больше десяти лет, в 1988 году заняла пост заместителя начальника объединения «Иркутскавтодор» по экономике и финансам. И проработала в этой должности почти до нового, третьего, тысячелетия. Лишь в конце 1999 года согласилась на заслуженный отдых. Ее трудовой стаж составляет 47 лет!

Памятными вехами трудовой биографии Элеоноры Григорьевны стали такие магистрали, как Иркутск – Качуг – Жигалово, Тулун – Братск – Усть – Осетрово, Братск – Усть-Илимск, Братск – Падун, Усть-Кут – Улькан, мосты через реки Илим, Игирма, Тангуй и много других дорог к населенным пунктам Приангарья. Она очень довольна, что выбрала профессию дорожного строителя, гордится ею, ни разу не посетовала на трудности, не пожалела, что в начале жизненного пути избрала специальность инженера путей сообщения. Это дорога всей ее жизни!

За многолетний и добросовестный труд Элеонора Григорьевна Максимова награждена медалью «Ветеран труда», знаками «Почетный строитель России», «Почетный дорожник «Росавтодора», ей присвоено звание «Ветеран труда «Иркутскавтодора», она удостоена благодарностей от администрации Иркутской области и мэра города Иркутска.

Максимова и сегодня продолжает работать. Несмотря на большую загрузку на предприятии, она активная общественница. Доброты и чуткости хватает на всех. Как и прежде, является негласным координатором встреч и дел «Томского десанта»: обзванивает, напоминая о тех, кто нуждается в помощи, конкретным делом помогает сама, поздравляет с днем рождения и, увы, извещает о похоронах. Казалось бы, мелочи, а как они греют душу ветеранов. Посвятив свою жизнь строительству дорог и мостов, она, как ее родители, в душе мудрый учитель: человек для нее всегда на первом месте.

Что помогло Элеоноре Григорьевне сохранить оптимизм молодости?

– Рецепт простой, – отвечает она. – Каждое утро радоваться наступившему дню.

Марина Полевая

Союз дорожников Иркутской области и редакция журнала «Дороги Приангарья» поздравляют Элеонору Григорьевну Максимову с днем рождения!

Пусть по-прежнему не иссякает в Вашей душе радость жизни. Крепкого Вам здоровья!

ПОЗДРАВИТЕЛЬНЫЕ ТЕЛЕГРАММЫ

Президенту Некоммерческого партнерства товаропроизводителей и предпринимателей А.И. Соболю

Уважаемый Алексей Иванович!
Союз дорожников Иркутской области имеет честь поздравить региональную организацию товаропроизводителей и предпринимателей с 15-летием.

За 15 лет Партнерство выросло в самую крупную и представительную общественную организацию работодателей Приангарья, которая обеспечивает эффективное взаимодействие работодателей с органами власти и обществом в целях развития бизнеса, подъема экономики региона и улучшения жизни местного населения. В настоящее время Партнерство объединяет в своих рядах более 100 членов, среди которых 12 отраслевых и территориальных союзов, крупнейшие предприятия и вузы Иркутской области.

Члены Партнерства активно и заинтересованно участвуют в разработке, оценке и подготовке предложений по стратегически важным направлениям, определяющим перспективы развития и совершенствования всех сторон жизни области. Плодотворно сотрудничая с органами государственной власти региона, профсоюзными и другими общественными организациями, Партнерство способствует принятию и реализации конструктивных решений, направляемых на устойчивое развитие экономики и социальной сферы Приангарья.

В этот знаменательный юбилей желаем всем партнерам товаропроизводителей и предпринимателей новых плодотворных идей и начинаний, реализации намеченных планов, новых успешных проектов по развитию бизнеса, направленных на процветание нашего края.

Анатолий Косяков,
президент Союза дорожников
Иркутской области

Генеральному директору Дорожной службы Иркутской области Фаразутдинову Р.Х.

Уважаемый Радик Хакимович!
Примите искренние поздравления с 75-летием со дня образования Дорожной службы Иркутской области!

Население городов, районных центров и деревень Приангарья ценит большой вклад, который ваша компания вносит в реконструкцию и строительство автомобильных дорог, мостов, искусственных сооружений. Желаем коллективу ДСИО еще более преуспеть в этой благородной и перспективной деятельности, улучшая качество жизни земляков.

Дорожная служба хранит и развивает замечательные традиции отечественного производства и, опираясь на них, весьма плодотворно, эффективно и целенаправленно способствует развитию и модернизации дорожной отрасли нашего региона.

Всем филиалам ДСИО желаем стабильной работы, которая так важна сегодня для России. Дальнейшего процветания вашему предприятию! Крепкого здоровья, сил и упорства в достижении поставленных целей.

Анатолий Косяков, президент Союза дорожников Иркутской области

Генеральному директору ОАО «Автодорпроект» Шкарубе Г.Д.

Уважаемый Геннадий Демьянович!
Союз дорожников Иркутской области имеет честь поздравить Автодорпроект с 50-летием!

ОАО «Автодорпроект» ведет свою историю с 1963 года, когда было создано Проектно-сметное бюро в составе Иркутского областного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог. И вот уже полвека коллектив успешно справляется с выполнением проектно-изыскательских работ в дорожной отрасли России.

До 2000 года предприятие было занято лишь в пределах Иркутской области, а сегодня востребовано по всей территории Российской Федерации. За годы деятельности разработаны проекты на тысячи километров автодорог, более 50 мостов и около 200 объектов промышленного и гражданского строительства. Сегодня ОАО «Автодорпроект» занял достойную нишу на рынке дорожной отрасли и осуществляет свою хозяйственную деятельность, исходя из реального потребительского спроса и рыночной конъюнктуры.

Желаем всему коллективу ОАО «Автодорпроект» много новых интересных заказов, успешной работы, процветания и здоровья.

Анатолий Косяков,
президент Союза дорожников
Иркутской области

Президенту ООО «Агродорспецстрой»
Голышеву Валентину Александровичу

Уважаемый Валентин Александрович!Союз дорожников Иркутской области имеет честь поздравить предприятие «Агродорспецстрой» с 25-летием со дня образования!

Фирма «Агродорспецстрой» хорошо известна не только в Иркутской области, но и в других регионах Российской Федерации. Коллектив предприятия занимается строительством автомобильных дорог всех категорий, промышленных и гражданских объектов. Мы ценим большой вклад, который Ваша компания вносит в позитивные перемены в дорожной отрасли. Только за последние два года компания выполнила реконструкцию федеральной автодороги М–55 км 251 – км 259 в Республике Бурятии, построила 16 километров автодороги Тайшет – Чуна – Братск в Иркутской области, произвела ремонт 14 километров на М–53 в Нижнеудинском районе Приангарья, сооружала мосты через реки Мишиха, Болваниха, Быстрая. Это убеждает в том, что в «Агродорспецстрое» трудится перспективно развивающийся, высокопрофессиональный коллектив, умеющий работать по современным технологиям. Радует, что фирма чувствует уверенность в завтрашнем дне.

Желаем Вашему предприятию дальнейшего процветания и стабильности, доброго здоровья и счастья каждому члену коллектива.

Анатолий Косяков,
президент Союза дорожников Иркутской области

Директору по производству ООО «ДорРемСтройМт»
Цишковскому Юрию Викторовичу

УВАЖАЕМЫЙ ЮРИЙ ВИКТОРОВИЧ!

Союз дорожников Иркутской области поздравляет Вас с 50-летием!

Юрий Викторович! Вы, деревенский парнишка, прошли достойный трудовой путь от рядового сотрудника до руководителя федерального государственного унитарного дорожного эксплуатационного предприятия № 156. Родившись в селе Александровское Аларского района, Вы окончили Иркутский политехнический институт по специальности «Строительные, дорожные машины и оборудование», получив квалификацию «инженер-механик», а позднее – «инженер-строитель». В 2007 году Вы с отличием окончили Байкальский государственный университет экономики и права по специальности «Государственное и муниципальное управление» и получили квалификацию «менеджера». Это говорит о Вашей целеустремленности, желании владеть обширным багажом знаний и реализовать их на конкретном поприще.

Таким поприщем стало Дорожно-эксплуатационное предприятие № 156, которым Вы умело руководили на протяжении ряда лет. Предприятие более чем в три раза увеличило объемы выполняемых работ, освоило новейшие технологии по содержанию автомобильных дорог с применением современной техники, оборудования и материалов. В то время, когда вы были директором ДЭП № 156, предприятие за высокие достижения в своей деятельности награждено Золотой медалью INSAM «За качество управления» и почетным дипломом Женевского института бизнеса и управления, Золотой медалью «Европейское качество» и дипломом лауреата конкурса Международной академии качества и маркетинга, дипломом Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница». А Ваша личная копилка пополнилась нагрудным знаком «Почетный дорожник России», Почетной грамотой Федерального дорожного агентства, Благодарностью губернатора Иркутской области. Вы удостоены звания «Ветеран труда».

Союз дорожников гордится Вами!

От всего сердца желаю Вам крепкого здоровья, профессиональных успехов и благополучия в семье.

Анатолий Косяков,
президент Союза дорожников Иркутской области

titan
titan
VOLVO