



ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА

Областная



Спец

Среда
21 апреля
2010
№ 43 (617)

ПРОЕКТ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ВЫПУСК WWW.OGIRK.RU

ТРАНСПОРТ

**Новые технологии
для старых дорог стр. 4**



Бескрайние просторы Иркутской области таят огромные богатства, которые бесполезны для человека, если нет возможности добраться до них. Но население области нуждается не только в транспорте для вывоза сырья и изготовленной из него продукции – внутренний рынок Приангарья принимает огромное количество товаров, стоимость которых из-за транспортных издержек часто оказывается выше, чем в других регионах. О перспективах развития транспортной инфраструктуры Иркутской области и о том, что делается для снижения издержек при доставке потребительских товаров, газете «Областная» рассказал заместитель министра жилищной политики, энергетики, транспорта и связи Дмитрий РАЗУМОВ.

– Насколько современная транспортная инфраструктура отвечает планам развития Иркутской области?

– Нужно сказать, что сама программа социально-экономического развития разрабатывается с учетом имеющейся инфраструктуры, которая, я бы сказал, у нас достаточно развита. В области представлены все виды транспорта: две железнодорожные артерии – ВСЖД, БАМ – здесь с точки зрения пропускной и технической возможностей мы во всеоружии. Кроме этого есть федеральная целевая программа развития железнодорожного транспорта до 2030 года, где объекты на территории Иркутской области учтены. Но и независимо от программы мы стараемся просчитать, как будет происходить развитие грузопотока и действовать с опережением. Например, видим, что есть тенденция к увеличению доли контейнерных перевозок, и планируем строительство контейнерного терминала, отвечающего современным требованиям.

– Что можно сказать о текущем положении дел в региональной авиации?

Транспортный рост

– У авиаторов сейчас две задачи – обновление летного парка и модернизация наземной инфраструктуры. Но все присутствующие на рынке игроки – холдинг «Истлэнд», с двумя авиационными подразделениями: «Ангара» и «Иркутскавиа»; компании Ютэйр и Ираэро отмечают рост спроса на внутрирегиональные перевозки. Во многом это связано с разработкой углеводородных месторождений, а мы видим, что работы в этом направлении только начинаются, значит, можно ожидать развития.

– Значит ли это, что в области могут появиться новые аэропорты?

– Этого ожидать не стоит, имеющаяся инфраструктура позволяет обслужить все необходимые маршруты, тем более что для геологических нужд чаще применяется вертолетный парк, для которого достаточно оборудовать соответствующие площадки в местах посадки.

– Как будут развиваться действующие аэропорты? В том числе и в плане смены собственности?

– В стране работает федеральная целевая программа по развитию транспорта, которая подразумевает развитие и воздушных путей сообщения. Федеральный центр будет вкладываться в реконструкцию взлетно-посадочных полос и модернизацию навигационного оборудования – то, что является федеральной собственностью. Инвесторы и собственники аэропортов будут развивать, да и сейчас уже имеют такую возможность, связанную с авиацией инфраструктуры, – потовые сооружения, терминалы, склады, топливно-заправочные комплексы. В федеральную программу входят аэропорты: Бодайбо, Киренск, Братск, Усть-Кут, Иркутск. Аэропорт в Маме, о судьбе которого часто задаются вопросы, продолжит работать и будет развиваться. Например, сейчас рассматривается вопрос об увеличении числа рейсов в Маму, есть намерение сравнить его с числом рейсов в Бодайбо.

– Какова судьба имущества Киренского авиационного предприятия?

– Сейчас предприятие находится в процедуре банкротства, на время которого управление передано ООО «Киренскавиа», структуре, созданной холдингом «Истлэнд» и компанией «Ютэйр». Когда процедура банкротства будет окончена, пройдут торги, на которых определится собственник. Уже концу этого года в этом вопросе появится полная ясность.

– Во времена освоения Якутии и строительства БАМа серьезное оживление наблюдалось на реках Ангаре и Лене. Какие перспективы развития у речных предприятий сейчас?

– У нас два бассейна – Ангарский и Верхнеленский, где развито судоходство. Не секрет, что судоходство на севере – по реке Лене – получило новый импульс развития опять же благодаря реализации проектов по добыче углеводородов. Есть хорошая перспектива развития Осетровского порта. Это хорошо – рост потребности в перевозках приведет к обновлению парка судов и портовой инфраструктуры. Но не только нефтяники и газовики интересуются речным флотом – лесопромышленники,двигающиеся в новые районы заготовки сырья, всерьез рассматривают водные пути доставки. Это тоже хороший знак – если планы будут долгосрочными, то будет спрос и на работу флота, и на строительство судов на судостроительных заводах области.

– Значит ли это, что может снова заработать качугская, например, судостроительная фабрика?

– Я не могу сейчас что-то утверждать, я уверен лишь в том, что в ближайшие два-три года эта отрасль будет расти большими темпами. Так что дальше будет действовать закон рынка: кто сможет удовлетворить спрос, предложит наилучшие условия – тот и выиграет. Конечно, у предприятий, расположенных на территории области, есть преимущество – они имеют возможность спускать свои суда сразу в бассейны, в которых работает заказчик. Возможность реанимации таких предприятий существует.

– На самый конец разговора осталась самая обширная тема – автомобильный транспорт. Вы, наверняка знаете претензии жителей: низкое качество пассажирского обслуживания, тяжелые фуры, разбивающие не приспособленные к таким нагрузкам дороги. Не может быть, чтобы областная власть не реагировала на происходящее.

– Да, это большая проблема – систематизация и повышение культуры автомобильных перевозок. Причем как на пассажирских линиях, так и на рынке грузового транспорта. Очень странно, но здесь с появлением все большего числа игроков конкуренция становится жестче, а качество услуг при этом ухудшается. Но власть уже делает определенные шаги в исправлении ситуации. Разработан проект закона Иркутской области, регулирующего пассажирские перевозки на автотранспорте. С проектом можно ознакомиться на нашем сайте: www.gkh.irkobl.ru. Мы провели обсуждение с представителями общественности и профильными научными учреждениями, ГИБДД, Федеральной дорожной

инспекцией. В плане проведения встреч с ассоциациями перевозчиков и профсоюзами. Если работа будет идти таким же темпом, то в одно из заседаний осенней сессии Законодательного Собрания Приангарья проект закона будет представлен депутатам.

– Чего вы ждете от этого закона?

– Главное – создание экономических предпосылок для привлечения инвестиций в транспортную отрасль, обновление подвижного состава. Вторая цель – не менее важная – создание базы для контрольной деятельности, чтобы недобросовестных перевозчиков наказывать, как и положено в рыночных условиях, рублем. Это касается тех, кто будет нарушать маршрутную дисциплину и не обеспечит должного качества перевозки жителей Иркутской области.

– Так как нет федерального закона, регулирующего пассажирские перевозки, то мы будем и муниципалитетам рекомендовать воспользоваться этой нормативной базой. Тогда на территории всей области установятся определенные правила игры и можно будет говорить о каком-то поступательном развитии отрасли.

– На рынке грузовых перевозок несколько другие принципы работы и другие проблемы, какие направления развития будут выбраны здесь?

– Развитие этого рынка определяется развитием инфраструктуры: систем складов, сортировочных пунктов, дистрибуторских центров. Чтобы дать толчок системному развитию этой отрасли, мы разрабатываем систему мультимодальных складов, где грузы будут накапливаться, разбиваться на более мелкие партии и доставляться уже потребителю. Не исключено, что для этого будет привлечен капитал китайских партнеров – главных поставщиков потребительских товаров.

– Кроме этого, в соответствии с теми реформами, которые идут в государственной таможенной службе, грузы должны проходить таможенную очистку в зоне 30–50 км от границы. Так что грузы к нам должны приходить уже «чистыми». Главный плюс этой реформы в том, что величина транспортной составляющей в цене потребительских товаров после этих действий должна существенно снизиться. Ведь ненормально, когда 30–40% цены приходится на транспортировку продукции. Снизив эту величину, мы сможем снизить цену импортируемых товаров, а значит, повысить уровень жизни наших сограждан.

Дмитрий СЕМЕНОВ



В номере



Стр. 4	● НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ СТАРЫХ НАПРАВЛЕНИЙ
Стр. 5	● РЕЧНИКИ ГОТОВЫ К КОНКУРЕНЦИИ
Стр. 6	● СТРАХОВАЯ ЭВОЛЮЦИЯ
Стр. 7	● ДОРОЖНОЕ БРАТСТВО
Стр. 8	● МАЖОРНАЯ НОТА ДОРОЖНЫХ МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ
Стр. 9	● СУБУРБАНИЗАЦИЯ – РЕАЛЬНОСТЬ НАШИХ ДНЕЙ
Стр. 9	● РЕМОНТ КИТАЙСКОЙ ТЕХНИКИ – ЭСТАФЕТА КАЧЕСТВА
Стр. 10	● ВЛОЖЕНИЯ В ЛЕСНЫЕ ДОРОГИ – ВЛОЖЕНИЯ В РАЗВИТИЕ
Стр. 11	● ГЛОНАСС ИЩЕТ ПОТРЕБИТЕЛЯ
Стр. 12	● ЛЕГКИЙ ПОНЕДЕЛЬНИК

**19 мая 2010 года выйдет спецпроект
газеты «Областная» под названием
«СТРОЙИНДУСТРИЯ»**

**Приглашаются к сотрудничеству
рекламодатели и рекламные
агентства**

Газета зарегистрирована Восточно-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Регистрационное свидетельство ПИ № ТУ 38 – 00167 от 17 сентября 2009 г. Рукописи, рисунки и фотографии не рецензируются и не возвращаются. Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции.

Материалы на таком фоне в разделе «Официальная информация» публикуются на платной основе. Перепечатка и любое использование материалов возможны только с письменного разрешения автора (издателя).

Учредители:
Законодательное Собрание Иркутской области,
Правительство Иркутской области

Редакция и издатель: ОГУ «Издательский центр»

Адрес редакции:
г. Иркутск, ул. Рабочая, 2а, оф. 338а, 339
(бизнес центр «Премьер»)
Почтовый адрес:
664025 г. Иркутск, а/я 358

Подписные индексы:
78448 – для пенсионеров
78449 – для физических лиц
78450 – для юридических лиц

**Вр. замещающая должность
Директор-главный редактор**
Нина Озерникова

Зам. главного редактора
Наталья Мустафина

Дизайнер
Алексей Шевелев

Репортерская группа:
Ольга Андреева, Анна Виговская,
Лариса Гундорова,
Олег Гулевский, Анастасия Дерягина,
Екатерина Еременко,
Юлия Мамонтова, Ирина Маслакова,
Иван Мамонтов, Мария Огнева,
Елена Орлова, Елена Пшонко

Использованы фото:
Николай Рютин, Лариса Федорова,
Евгений Козырев

Фото на обложке:
Николай Рютин

Издательская группа:
Валентина Головщикова,
Оксана Полякова

Рекламная группа:
Надежда Дормидонова, Анна Кривецкая,

Ирина Лагунова
Газета подписана в печать:
20.04.10 г. в 11.00
Отпечатано в ООО «Областная типография №1»,

Заказ
Тираж 4900 экз.
Цена свободная
Следующий номер газеты
выйдет 23.04.10 г.
Телефон для справок:
(3952) 500-902, 500-903
e-mail: og@og-irk.ru

Выпуск «Транспорт» является неотъемлемой частью газеты «Областная».

Новые технологии для старых направлений

Современные покрытия для дорог разработаны, нужны инвестиции на их внедрение



Российские дороги давно и прочно вошли в немногочисленный список бед нашей страны. И сколько их ни ремонтируй, на следующий год – та же удручающая картина. А все дело в том, что новые технологии в дорожном строительстве никак не могут вытеснить старый и добрый асфальтобетон. Так обстоят дела и в Иркутской области. А вместе с тем новинки, продлевающие срок эксплуатации покрытий автотрасс, разрабатываются вовсе не за границей, а совсем рядом – в вузах и научных институтах региона. О некоторых из них газете «Областная» рассказал заведующий кафедрой автомобильных дорог Иркутского государственного технического университета Вадим Балабанов.

Полимеры совершенствуют обычный битум

Вот уже более десяти лет сотрудниками и аспирантами кафедры ведутся научные исследования по модификации нефтяных битумов, которые используются в качестве вяжущего вещества для строительства и ремонта дорожных покрытий и, как правило, не отличаются высоким качеством. Модифицированный битум получают путем введения в состав обычного дорожного битума специальных добавок – полимеров, пластификаторов и поверхностно-активных веществ. Таким образом, получаемые полимерно-битумные вяжущие (ПБВ) имеют улучшенный комплекс физико-механических свойств, который соответствует всем стандартам и климатическим условиям нашего региона. В результате повышается интенсивность прилипания к каменным материалам,

интервал работоспособности (выдерживают температуру от – 50 до +60 градусов), вяжущее становится эластичным, а асфальтобетонные покрытия на их основе приобретают тепло- и морозостойчивость, сопротивляемость нагрузкам, а также долговечность – межремонтный период увеличивается с 8–10 до 12–14 лет. По словам Вадима Балабанова, такой способ продления срока эксплуатации дорог является к тому же и низкокзатратным.

– К сожалению, на практике научные разработки и технологии получения полимерно-битумных вяжущих остаются нереализованными, – отметил он.

Резиновая крошка пошла в производство

Продолжением создания вяжущих материалов, адаптированных для климатических условий Сибири и Дальнего Востока, является совмещение битума с автомобильной резиной. Совместно с учеными Иркутского госуниверситета разработана технология получения из резиновой крошки амортизированных автомобильных покрышек битумно-резиновых композитов (БРК), удовлетворяющих требованиям ГОСТ.

– На сегодняшний день уже завершена лабораторная и опытно-конструкторская работа, смонтированы две пилотные установки по переводу вулканизированной резины в растворенное состояние. На очереди – опытно-промышленная установка производительностью 15 тонн композита в смену, запуск которой запланирован в мае текущего года на асфальтобетонном заводе в городе Братске, – рассказал Вадим Балабанов. – Предлагаемая методика переработки отходов резинотехни-

ческих изделий может включать в себя и утилизацию таких экологических загрязнителей, как гидролизный лигнин, отходы полиэтилена и полипропилена.

Стоит также отметить, что получаемый композит по цене не превышает битум марки БНД 90/130, который сейчас используется в дорожном строительстве, однако превосходит его по всем технологическим параметрам. Асфальтобетон, полученный на основе БРК, обладает повышенной прочностью при высоких положительных температурах, по сравнению с материалами, применяемыми на дорогах области в настоящее время.

– Сейчас мы ведем переговоры с частными инвесторами, а летом планируем провести в Иркутске опытно-промышленное испытание композита, после чего организуем наблюдение за экспериментальным участком, что впоследствии позволит нам сделать вывод об эффективности использования данного материала, – сообщил Вадим Балабанов.

Преимущества щебеночно-мастичных смесей и битумной эмульсии

Помимо этого, специалисты кафедры ИргТУ на протяжении ряда лет рекомендует использовать при строительстве и ремонте дорог области щебеночно-мастичные асфальтобетонные смеси, состоящие из щебеночного каркаса, в котором все пустоты между крупным щебнем заполнены смесью битума с дробленным песком, волокнистой добавкой и минеральным порошком. Такой материал значительно повышает транспортно-эксплуатационные качества дорожного полотна, в том числе придает ему хорошую сдвигоустойчивость, шероховатость, высокий коэффициент сцепления колеса с поверхностью покрытия. По информации Вадима Балабанова, щебеночно-мастичный асфальтобетон уже широко применяется в развитых странах. Впрочем, и в Иркутске есть один участок дороги, выполненный с его использованием.

Еще одна разработка университета – это полимерная битумная эмульсия (битум – 55–60%, вода – 40%, эмульгатор). Ее можно применять для устройства шероховатых слоев износа на участках дорог с высокой интенсивностью движения, подгрунтовки поверхности основания, чтобы обеспечить сцепление между ним и новым слоем асфальтобетонного покрытия.

– Технологическим преимуществом этого вещества является то, что, в отличие от обычного битума, эмульсию не нужно разогревать – она находится в жидком состоянии и при комнатной температуре, – подчеркнул Вадим Балабанов. – Более того, строительные работы с использованием эмульсии можно проводить и после того, как прошел дождь.

Дорожные разработки ждут частных инвестиций

Перспективным направлением сегодня является исследование и возможность применения нанокompозиционных материалов.

– Подробности этого проекта не разглашаются, – заявил эксперт. – Могут сказать только одно: результаты первых исследований позволяют сделать вывод об эффективности использования нанокompозитных добавок в структуре дорожно-строительных материалов.

Помимо этого, специалисты ИргТУ предлагают пользоваться возможностями разработанной в университете программы инженерного обустройства автодорог. Она предназначена, в частности, для проектирования дорожных знаков, ограждений, разметки, схем подсыпки противогололедным материалом. Все эти данные можно выводить на печать, создавать различные виды отчетов (визуализация дороги выполняется в виде линейного графика). Кроме того, благодаря данной системе можно в режиме реального времени следить за интенсивностью движения транспорта, фиксировать ДТП, а затем, на основе полученных данных, анализировать причины возникновения аварий, чтобы в дальнейшем их предотвратить.

Между тем, как сообщил Вадим Балабанов, последние несколько лет на развитие данной программы средства не выделяются. Равно как и в целом на внедрение новых технологий в дорожном строительстве Приангарья, что, впрочем, не отличает нас от других субъектов Сибирского федерального округа. Деньги на эти цели не предусмотрены ни в федеральном, ни в областном бюджетах. А потому единственная пока надежда – на частные инвестиции. И желающие вложиться в научные разработки уже есть, заверил Вадим Балабанов.

Мария ОГНЕВА

Речники готовы к конкуренции

Протяженность внутренних водных путей России одна из самых больших в мире – около 100 тыс. км. Но используются они крайне неэффективно. В Европе, где речных маршрутов гораздо меньше, перевозится 11% всех грузов, в России – только 1,2%.

О проблемах и перспективах развития внутреннего водного транспорта в Иркутской области, итогах навигации прошлого года и планах на будущее – интервью с генеральным директором ООО «Верхнеленское речное пароходство», депутатом Законодательного Собрания Иркутской области Николаем Труфановым.

– Николай Степанович, известно, что водный транспорт – экономически выгодный, экологически чистый, наименее энергоемкий и аварийноопасный, но используется не эффективно. Почему так происходит?

– Совершенно верно. У речников самый низкий индекс тарифов. Обустройство водного пути в десять раз дешевле, чем железнодорожного и в 21 раз, чем автомобильного, что очень важно в нынешних кризисных условиях. Водный транспорт для отдаленных территорий при отсутствии качественных автодорог и веток железнодорожных магистралей вообще становится безальтернативным.

Для того чтобы понять, в чем кроется причина неэффективного использования водного транспорта, нужно вернуться в начало девяностых, когда шла приватизация и акционирование предприятий. Именно в те годы мы потеряли значительное количество судов, которые были просто проданы с молотка, и такие уникальные, как суда класса «река-море». Большое количество мелких частных перевозчиков, имеющих в своем распоряжении одно-два судна, и нерадивая управленческая политика вновь образованных компаний привели к тому, что большая часть предприятий обанкротились, а некоторые до сих пор находятся в процедуре банкротства, сотни людей остались без работы. На все это наслышлось сокращение бюджетного финансирования. В результате на внутреннем водном транспорте возник целый комплекс проблем. В Иркутской области эксперты отмечают моральное старение судов флота, эксплуатируемого на внутренних водных путях. Наличие большого количества причалов, причальных сооружений в неудовлетворительном техническом состоянии, требующих текущего или капитального ремонта. Незрелость, а в

большинстве случаев отсутствие транспортной инфраструктуры, которая сдерживает грузовые и пассажирские перевозки.

– Какие меры нужно предпринять и что уже делается для того, чтобы речной транспорт стал конкурентоспособным, занял достойное место в перевозочном процессе?

– На федеральном уровне уже сделаны шаги в этом направлении. Принята транспортная стратегия, действует федеральная целевая программа развития внутреннего водного транспорта. Год назад правительство России утвердило Концепцию реформирования системы управления внутренним водным транспортом. В Иркутской области также необходимо разработать Программу развития внутреннего водного транспорта. К основным задачам Программы можно отнести разработку федеральными органами исполнительной власти с участием субъекта Федерации действенного механизма не только по компенсации затрат судоходными компаниями и пароходствам по полученным кредитам на покупку нового флота, но и на модернизацию и капитальный ремонт существующего флота. Разработка такого механизма позволит задействовать мощности ремонтно-эксплуатационных баз флота – Киренской и Осетровской. На приписке в Киренской РЭБ числится 35 танкеров. Суда требуют обновления. Ориентировочная стоимость модернизации одного судна составляет 20 миллионов рублей. Полная модернизация флота Киренской РЭБ потребует 700 миллионов рублей и займет девять лет.

Заслуживает внимания опыт Осетровской РЭБ по переоборудованию сухогрузной баржи в нефтеналивную. В проекте использовано оригинальное техническое решение по конструкции корпуса, что позволило уменьшить строительную стоимость проекта и увеличить провозную способность судна с 2500 до 3000 тонн. Кроме этого проект позволяет получить судно с двойным назначением, то есть появляется возможность перевозки как нефтеналива, так и сухогруза. Ориентировочная стоимость модернизации такого судна составляет 18 миллионов рублей. На реке Лене необходимо переоборудовать десять судов за три года. Стоимость проекта составит 180 миллионов рублей.

Программа должна способствовать естественному цивилизованному процессу укрупнения и объединения предприятий в единый холдинг, не исключая возможности перекрестного обмена долями, акциями предприятий, а также используя механизмы государственно-частного партнерства. И, что крайне важно для развития перевозок на севере Иркутской области в бассейне реки Лены, разработать современные логистические схемы перевозки грузов (лес, инертные и др.) в обратном направлении вверх по Лене, позволяющие в условиях дефицита грузов обеспечивать более эффективную работу флота и перевалочных мощностей Осетровского речного порта.

Особое внимание нужно уделить развитию пассажирского флота, приобретению новых судов, способных осуществлять перевозку пассажиров на социально значимых линиях, расположенных в труднодоступных районах Иркутской области.

– Николай Степанович, вы возглавляете Верхнеленское речное пароходство, компанией, которая является крупнейшим перевозчиком в бассейне Лены. Как прошла навигация прошлого года для вашей компании?

– Хотя снижение объемов производства и повлекло за собой снижение объемов перевозок, планы, которые мы ставили на минувшую навигацию, выполнены. Прежде всего за счет мобилизации внутренних резервов. Экономически сложный год показал правильность выбранного нами пути. В 2008 году в Верхнеленское речное пароходство объединились несколько транспортных компаний, в их числе компании-владельцы причалов на реках Лена и Витим, судов, перевозчики-автомобилисты и др. Таким образом, Верхнеленское речное пароходство получило значительное конкурентное преимущество. В первую очередь в оказании услуги сквозной доставки грузов. Имея собственные транспортно-логистические схемы, пароходство предлагает клиентам наиболее эффективные способы доставки. Наличие терминала по обработке контейнеров и собственный автопарк контейнеровозов, позволяют оптимизировать расходы и сократить время. Мы не только сохранили своих старых клиентов, но и приобрели новых. А это, в свою очередь, ведет к увеличению объемов перевозок, и к расширению географии поставок.

– Каковы ваши планы на 2010 год?

– Мы планируем расширять клиентскую сеть пароходства, выстраивать долгосрочные партнерские отношения.

В прошлом году полностью переоборудовали несколько сухогрузных барж в нефтеналивные суда. Впервые, увеличилась грузоподъемность, во-вторых, эти суда стали двойного назначения, то есть в зависимости от конъюнктуры рынка они могут перевозить как нефтепродукты, так и сухогрузы. В процессе эксплуатации были выявлены «узкие места», появились новые инженерные решения. Поэтому будем заниматься модернизацией этих судов с учетом всех пожеланий.



Практика прошлого года показала правильность развития пассажирской линии. Пассажирские перевозки пользовались спросом. В навигацию-2010 планируем поставить в Витиме «плавучую» гостиницу, чтобы обеспечить пассажиров максимальным комфортом.

– Требования безопасности в работе со сложными грузами сегодня очень высоки. С этих позиций как готовится пароходство к новой навигации?

– Верхнеленским речным пароходством получена лицензия на право осуществления погрузки и выгрузки опасных грузов, к которым относится и уголь. Чтобы привести в соответствие с требованиями нормативами эксплуатации угольных складов, в межнавигационный период нам пришлось заняться подготовкой к ремонту и реконструкции двух угольных причалов на реке Витим в поселках Мамакан и Мама.

Причал в Мамакане был построен двадцать лет назад, и с тех пор никаких ремонтных работ на нем не производилось. Для безопасной эксплуатации причала нам придется произвести подсыпку дна под основанием сооружения, навесить отбойные устройства, восстановить разрушенный бетон консольной части причала, обустроить угольный склад.

Еще один объект – причал в окрестностях города Бодайбо. Когда мы его доведем до соответствующего технического состояния, то он станет стратегическим. С восстановлением причала принципиально изменится схема доставки угля в город, уменьшится влияние угольной пыли на прилегающие городские кварталы, максимально снизится влияние производственных факторов перегрузки угля. Кроме того, расширятся и производственные мощности склада.

Сложнее обстоит дело с причалом в Мама. Хотя сам причал находится в лучшем техническом состоянии, чем в Мамакане. Дело в том, что в акватории причала находится затонувшая баржа, а выше и ниже по течению – затонувшие понтоны плавкранов. Приступить к работам по очистке акватории можно будет только при малой воде.

На сегодняшний день все суда пароходства готовы к работе. Судовые команды, работники берегового производства, сотрудники Верхнеленского речного пароходства уверенно вступают в навигацию-2010. У нас есть хорошие заделы. Будем работать.

Ирина ШУШАКОВА, пресс-служба ВЛРП





Страховая эволюция

В период мирового финансового кризиса для многих россиян главным стало не приобретение новых благ, а надежная защита уже имеющихся. Согласно опросам общественного мнения, больше всего людей хотели бы застраховать себя от увольнения с работы, спрос на страховые услуги в отношении имущества начинает медленно расти. С народной мудростью «Береженого Бог бережет» смирились и многие автовладельцы. Как итог, за последние два года культура автострахования претерпела радикальные изменения.

В первую очередь это связано все с тем же кризисом. Банки выдают меньше кредитов на автомобили, упали продажи в автоцентрах, следовательно, и желающих заключить договор ОСАГО стало меньше. С другой стороны, у автовладельцев уже сформировалось понимание того, что гораздо удобнее переложить ответственность за свой автомобиль на плечи страховой компании. С этой точки зрения затраты на ОСАГО или КАСКО кажутся относительно небольшими в сравнении с сэкономленными деньгами и нервными клетками.

Расстановка сил на рынке к началу 2010 года была такой: тройка лидеров на рынке автострахования осталась неизменной. Возглавляет ее «Росгосстрах», за ним следуют «РОСНО» и «Ингосстрах». Далее с относительно большим разрывом идут остальные страховые компании. Такой рейтинг свидетельствует в первую очередь о том, что, стараясь исключить возможные риски, автовладельцы доверяют именно титанам рынка страхования, потому как уверены в их способности противостоять неожиданным ударам финансового кризиса.

ДСАГО как оно есть

Пожалуй, главным нововведением последних лет стало появление ДСАГО. Этот вид страхования называется дополнительным, потому что работает он только в период действия договора автогражданки. Главная цель договора ДСАГО – увеличение страховой суммы.

Как правило, страховая выплата по ДСАГО определяется клиентом и может составлять любую сумму, хотя большинство страховщиков предлагают фиксированные «круглые» суммы в 300 000, 600 000, 1 млн рублей и

выше. Из этой суммы страховая компания будет возмещать ущерб пострадавшему сверх и помимо страховки ОСАГО. Страховые случаи по ОСАГО и ДСАГО совпадают, и на практике существует простое правило: ДСАГО вступает в силу только тогда, когда ущерб третьей стороне превышает лимит компенсации, указанный в законе об автогражданской ответственности.

При этом в каждой страховой компании действуют свои особые базовые условия, регулирующие возможность заключения ДСАГО (только вместе с КАСКО или отдельно), сумму выплат и проценты.

Приветливые акции

На фоне развитой конкуренции рынок автострахования стал экономически более дружелюбным для клиента. Одна из скидочных новинок на рынке появилась специально для аккуратных водителей – программа «50 на 50». Она дает возможность сэкономить на страховании 50% от стоимости стандартного полиса КАСКО.

За эти деньги вы страхуете машину на случай угона или повреждений, то есть при наступлении страхового случая вы получите полное возмещение без всяких доплат. А если ваша машина в результате аварии получит повреждение, то вы сможете выбрать: либо отремонтировать автомобиль собственными силами и не обращаться в страховую компанию (если повреждение незначительное), либо доплатить оставшиеся 50% стоимости полиса для получения полного возмещения по страховке.

Если же в течение срока действия контракта страховой случай не наступил, вы экономите 50% от стоимости полиса. Такую услугу предлагают «Росгосстрах» и «Альфа-страхование».

Как рассказали в пресс-службе страховой компании «Росгосстрах», одна из опасностей, которая в последнее время подстерегает страхователя, – демпинг. Эту тенденцию отмечают все аналитики – страховые компании, почувствовавшие уход клиентов, пускаются на отчаянные меры, опуская тарифы ниже их экономической целесообразности, то есть заведомо идут на убытки, чтобы сегодня выхватить хоть какие-то деньги. Так что,

если клиент видит, что цена страховки на порядок ниже, чем в других компаниях, это должно стать поводом еще раз подумать, стоит ли доверять свои деньги такой компании – предостерегли в РГС.

Стараясь привлечь клиента, компании стараются либо пообещать часть услуг бесплатно либо со значительной скидкой. Так, вызов аварийных комиссаров при страховке в некоторых компаниях может быть дешевле на 30–60%. В среднем разовая услуга такого рода стоит от 1000 рублей.

Еще один бонус к КАСКО, который предлагают крупные компании, – страхование автомобиля вместе с пассажирами. Страхование от несчастного случая поможет вам возместить непредвиденные расходы на лечение, если в результате ДТП пострадало здоровье пассажиров застрахованного автомобиля. В компании «Дюрих» предлагают сразу два варианта: страхование всех мест в салоне автомобиля и страхование водительского места и, при желании, любых конкретных мест в салоне автомобиля. Страховую сумму клиент может определить сам, в среднем она составляет от 150 до 600 тыс. рублей.

Несмотря на общую тенденцию обходиться без посредников и оформлять страховой полис в офисе компании, для тех, кто экономит свое время, удобным решением будет именно приезд брокера в удобное место и время. Таким образом, можно получить полис КАСКО любимой покупателю компании еще в автоцентре. Разумеется, у брокера должны быть на руках документы, подтверждающие его полномочия для такой сделки.

Для всей компании

Отдельная отрасль автострахования – работа с юридическими лицами. Практически каждая из крупных компаний в первую очередь заявляет о богатом опыте работы с автотранспортными предприятиями – троллейбусными, автобусными и автомобильными парками, автокомбинатами и так далее. Все как один компании отмечают, что служебные автомобили являются существенной частью бизнеса, особенно в сферах продаж и услуг. Например, РОСНО предлагает целый перечень страховых продуктов, разработанных с учетом особенностей деятельности транспортных предприятий. Программы автострахования «РОСНО-Автопарк» и «РОСНО-Автолизинг» – это комплексное страхование автомобиля, включающее страховую защиту от широкого диапазона рисков, в том числе ущерба, угона, пожара. В рамках этих программ также предлагается страхование автогражданской ответственности, страхование водителя и пассажиров от несчастного случая.

«Альфа-страхование» предлагает специальные программы по страхованию автопарков «АльфаДрайв». Это комплексные программы страхования легковых, грузовых автомобилей, автобусов и специальной техники. В компании существует также несколько вариантов страхования, каждый из которых рассчитан на определенную категорию транспортных средств и содержит соответствующий пакет бесплатных услуг.

В дальний путь...

Не обошли страховые компании вниманием и путешественников – с 1 января 2009 года Российская Федерация вступила в международную систему страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта». С этого момента крупные компании стали продавать полисы для русских автомобилистов, выезжающих за рубеж. Так называемая Зеленая карта упрощает

ДОРОЖНОЕ БРАТСТВО



Объединились, чтобы развиваться

Это было, кажется, совсем недавно: середина 90-х годов, ликвидация дорожного фонда, резкое сокращение финансирования, натиск стихийного рынка – тяжелые времена для дорожной отрасли. Выстояли далеко не все предприятия. И, как пел Булат Окуджава, дорожники Иркутска, чтобы не пропасть по одиночке, в 1996 году создали свой клуб, начали теснее общаться, поддерживать друг друга. А 31 августа 1998 года официально зарегистрировались в качестве независимой общественной организации – Союза дорожников Иркутской области. Учредителями выступили пять акционерных обществ: «Иркутскигипродорнии», Иркутский завод дорожных машин, «Труд», «Гарант» и «Смена-Союз». С момента создания и по сей день президентом Союза дорожников на общественных началах работает Анатолий Косяков – генеральный директор ОАО «Иркутскигипродорнии», почетный дорожник России. Надежный помощник – в лице Ефима Дынкина, директора Иркутского завода дорожных машин, который является вице-президентом.

Главной задачей стало объединение усилий для содействия эффективной работе и развития дорожной отрасли Восточно-Сибирского региона. В непростых условиях надо было не только сохранить коллективы и профессиональные кадры, но и укрепить статус дорожной отрасли Приангарья, добиваться достойного финансирования. И вскоре в Союз потянулись те, чья профессиональная судьба прочно связана с изысканиями, проектированием, строительством и эксплуатацией дорог и мостов, кто создает и обустроивает придорожный сервис. Объединение под эгидой Союза помогло сформировать позитивный корпоративный имидж и на равных участвовать в диалоге с представителями региональной и федеральной власти, депутатами областного Законодательного Собрания и Государственной думы.

Только вперед!

– Смысл нашего сотрудничества – претворять в жизнь самые смелые проекты заказчиков в области дорожного и промышленно-гражданского строительства, – говорит президент Союза дорожников Анатолий Яковлевич Косяков. – Ныне абсолютное большинство членов Союза – многоотраслевые предприятия, в их акти-

ве – приоритетные для Иркутской области объекты. Это дорога «Амур», которую нынче будем сдавать в эксплуатацию, участки федеральной магистрали М-53 «Байкал», построенные мосты – через Курзанку в Тулунском районе, через Ангару, через Лену у деревни Пономарево, обход Тайшета и Иркутска... Из года в год наш Союз «наращивает мускулы», делает все возможное, чтобы коллективы дорожной отрасли Приангарья не только производительно работали на благо региона, но и активно развивались, продвигались вперед, укрепляли свои позиции на рынке дорожно-строительных услуг. У нас хорошие перспективы: много новых интересных объектов, профессиональные кадры. И я верю, что это мощный ресурс для модернизации транспортной сети Иркутской области.

Безусловный лидер

Текущими делами Союза дорожников занимается исполнительная дирекция. Работают секции по внедрению современных материалов, методов и технологий строительства, освоению новой техники для ремонта и содержания автомобильных дорог. Одиннадцатый год издается журнал «Дороги Приангарья», распространяемый в разных регионах России. Проводятся научно-практические конференции, где обобщается передовой опыт, обсуждаются проблемы дорожного хозяйства.

Одно из общественно значимых направлений – участие в подготовке профессиональных кадров. Это не разовая акция, а долговременная программа. Учреждено шесть ежегодных именных стипендий для самых лучших студентов Иркутского государственного технического университета, обучающихся по специальности «строительство автомобильных дорог». Все они дети дорожников, а это значит, что династий становится больше и дорожная отрасль молодеет.

Союз дорожников перешагнул десятилетний рубеж. Сегодня быть его членом не только почетно, но и престижно. В его состав принимаются предприятия с высоким кадровым, производственным и научным потенциалом. Таких предприятий уже более 30, и это, как правило, солидные фирмы и компании, что дает основание утверждать: Союз дорожников – безусловный лидер и идеолог своей отрасли.

Светлана ВЕРЕЩАГИНА

въезд на своем авто в другую страну и действует на территории 45 стран, в том числе в Евросоюзе. Такой полис дает гарантию того, что в случае автомобильных неприятностей за рубежом автовладельцу не придется вникать в тонкости дорожного законодательства другой страны, все проблемы возьмут на себя специалисты бюро системы «Зеленая карта».

Страховщикам, которые часто путешествуют по родной стране, при выборе страховой компании важно учесть, что развитая сеть филиалов отдельной взятой компании может существенно облегчить дорожные трудности и в случае возникновения проблем на ваш счет будут своевременно переведены средства для необходимых расходов. Как правило, представительства или диспетчерские пункты серьезных компаний готовы оказать как минимум консультативные услуги круглосуточно. В некоторых из компаний специалисты сервисного центра расскажут вам подробный план действий при аварии, вызовут на место ГИБДД и скорую медицинскую помощь – наличие таких удобных опций у выбранной вами компании лучше выяснить еще до заключения договора.

Безусловно, каждая из специальных услуг стоит отдельных денег, но подобная система позволяет обеспечить индивидуальный подход к каждому клиенту и быть оптимальной по стоимости для любого бюджета. Несомненно, владелец подержанных «жигулей» и новой Audi предпочтут разные условия страхования. Интересно, что в последнее время КАСКО становится наиболее актуально для владельцев недорогих автомобилей с пробегом – их стали угонять в разы чаще, чем новые авто класса люкс.

Подержанные или недорогие автомобили, каких в нашей стране большинство, сегодня попадают в особую категорию. Не секрет, что когда автомобиль достиг возраста шести-десяти лет, найти для него подходящую программу страхования КАСКО весьма проблематично. Это отдельный сегмент для сервиса страховых услуг. В СК «Цюрих» клиентам предлагают защитить свой автомобиль от всех рисков, а также сэкономить при покупке полиса.

Пару лет назад СК «Альфа-страхование» запустило услугу GAP-страхования, рассчитанную на автомобилистов. Новый автомобиль за три года теряет в среднем 33,6% стоимости. Если вашу машину угнали, по КАСКО вам выплатят ее нынешнюю рыночную стоимость, а не ту сумму, которую вы когда-то за нее отдали. GAP-страховка эту разницу компенсирует. Оформить новый полис могут только кредитные клиенты – по собственному желанию и за отдельные деньги – в дополнение к обязательной при кредитовании страховке КАСКО.

Реклама как двигатель

На фоне активной конкуренции страховые компании стараются максимально приблизиться к покупателю и создать положительный имидж в первую очередь за счет представительных звезд в рекламе: Игоря Верника, Федора Бондарчука, Владимира Познера и т. д. На сайтах каждая из компаний не только подробно описывает возможности каждой услуги, но и предлагает тут же в режиме онлайн просчитать стоимость страхового полиса. Помимо всего прочего для многих автомобилистов немаловажно получить для своей машины наклейку «застраховано» (такие наклейки выдают, к примеру, РОСНО и РГС).

Подводя итог, можно сказать, что за последние два года страхование автомобиля стало не только принудительной обузой для его владельца, но превратилось в развитую инфраструктуру, ориентированную на клиента и дающую широкое пространство выбора человеку с любыми финансовыми возможностями и потребностями. Менеджеры страховых компаний отмечают, что, несмотря на спад продаж ОСАГО, начинают расти продажи КАСКО, а значит, в нашей стране в этой отрасли начала формироваться культура потребления. Тем не менее, несмотря на такие сдвиги в этой области финансовых услуг, представители страховых компаний уверены, что их вниманием не охвачена даже половина важных для современного человека вещей и процессов, которые могут быть застрахованы.

Александра ПОБЛИНKOVA

Мажорная нота дорожных машиностроителей



Генеральный директор ОАО «ИЗДМ»
Ефим Цодикович Дынкин

Модель мирового уровня

ИЗДМ вырос из авторемонтных мастерских «Якуттранса», а после войны с его конвейера сходили американские «форды», «шевроле» и «студебеккеры».

Специализироваться на производстве машин и оборудования для дорожной отрасли коллектив начал с 1970 года. За минувшее время освоено производство самой разнообразной дорожной техники, способной конкурировать не только с российскими, но и с западными аналогами.

– Современные направления и методы строительства, содержание и ремонт дорожных покрытий сводятся к созданию новых технологий, предусматривающих использование эффективных материалов, а также высокопроизводительной, качественной и экономичной техники и оборудования, не требующих больших затрат в эксплуатации и обслуживании, – говорит Ефим Цодикович Дынкин, который на протяжении четверти века является бессменным руководителем ИЗДМ. – Кроме того, в условиях ограниченного финансирования дорожной отрасли на первый план

Машины с логотипом Иркутского завода дорожных машин строят дороги по всей стране: от Сахалина до Краснодара. В их числе автогудронаторы, битумовозы, машины для транспортировки светлых нефтепродуктов, оборудование для асфальтобетонных заводов, барьерное ограждение, металлоконструкции для других отраслей промышленности и строительства. Завод является основным производителем в регионе дорожных знаков и средств дорожной обстановки. 2010 год для предприятия юбилейный – осенью ему исполняется 80 лет.



выдвигается задача сохранения уже существующей сети автомобильных дорог. С этой целью российскими машиностроителями создан целый ряд специализированных комплексов и машин, с помощью которых и должна решаться поставленная задача. Наше предприятие вместе со своими коллегами участвует в их реализации.

Визитной карточкой завода является автогудронатор СДК-100, созданный иркутянами совместно с коллегами шведской фирмы «Савалко». На Всероссийской дорожной выставке в Москве в 1996 году новая машина получила диплом I степени и признана одной из лучших в России.

Главное, что отличает иркутский автогудронатор от продукции конкурентов, – это способы дозирования и розлива битума. Установленный на СДК-100 пластинчатый насос подает к открытым форсункам распределителя строго определенное количество битумного материала. Нам удалось достичь максимально возможной точности при распределении битума, и погрешность составляет теперь 5%, что соответствует мировому уровню. Точность распределения битума – это и есть главное достоинство любого автогудронатора, поскольку от нее зависит прочность покрытия и, как следствие, безопасность движения.

– При разработке данного образца мы учли мировую тенденцию и сделали ставку на максимальную автоматизацию труда, – подчеркивает директор ИЗДМ. – В результате кабина водителя оборудована компьютером. Те-

перь для управления автогудронатором не нужен специальный оператор, который будет регулировать процесс розлива битума. Вся работа отныне делает водитель. Он просто задает необходимые параметры, а система управления автоматически их поддерживает и фиксирует всю информацию об обрабатываемом участке и о самом процессе работы.

По пути модификаций

Получив благодаря выпуску СДК-100 импульс для дальнейшего развития, на ИЗДМ всерьез занялись созданием более доступных автогудронаторов нового поколения и другой техники. Приобретенный опыт и новые технологии помогли спроектировать качественные машины на базе российских комплектующих. После СДК-100 из цехов завода вышли его «младшие братья»: СД-203 и СД-203.3. Последний, малогабаритный автогудронатор с расширенными технологическими возможностями заслуживает особого внимания. В процессе работы над ним инженеры завода учли еще одну мировую тенденцию: эффективность техники повышает ее многофункциональность. Так, СД-203.3 сочетает функции автогудронатора и заливщика швов и т.д. Существует целый ряд модификаций этой машины, каждая из которых имеет свои технические особенности.

На ИЗДМ активно работают не только над автогудронаторами, но и над новыми моделями

битумовозов. Желая увеличить производительность, иркутяне освоили большегрузные перевозящие до 30 и более кубов битума, а также оборудование для перевозки светлых нефтепродуктов.

На многих федеральных магистралях можно увидеть дорожные знаки и средства дорожной обстановки, выпущенные ИЗДМ. Как известно, безопасность на дорогах – важный элемент организации дорожного движения. Для реализации этого принципа необходимы технические средства и сооружения, включающие дорожные знаки. Чтобы соответствовать мировым стандартам, завод провел модернизацию производства и освоил выпуск дорожных знаков с двойной отбортовкой. Эта технология позволяет увеличить срок службы, менее металлоемка, обеспечивает большую жесткость конструкции. Все выпускаемые знаки сертифицированы.

Инновации на колесах

– Новым направлением для нас стало освоение в 2009 году многопрофильной машины СД-105 в 2009 году, объединившей в себе много функций. Такое преимущество дает возможность использовать при строительстве мостов, зданий и ремонте дорог, – уточняет Ефим Цодикович Дынкин. – Она работает не только с битумными материалами, но и позволяет применять в работе гидравлические инструменты: пилы для распиловки железобетона, асфальта, треновые устройства, отбойные

молотки, сварочные аппараты. Оборудование быстросъемное может монтироваться на различные шасси, причем смена инструмента происходит в течение десяти секунд.

Следующая разработка – быстросъемное оборудование гудронатора СД-205 для комбинированной дорожной машины ДМК-40 (ОАО «КОРМЗ») и подобных. Это позволит дорожникам более эффективно распорядиться имеющимся оборудованием и сэкономить средства, так как отдельные шасси для гудронатора не требуются. Применение инновационного насосного оборудования для перекачки битума позволило на 50% сократить мощность привода. Таким образом, увеличен срок службы машины, уменьшены затраты в эксплуатации и обеспечено качество распределения битумного материала на дороге.

За активное продвижение на региональном рынке новых технологий и дорожной техники ОАО «Иркутский завод дорожных машин» в апреле 2009 года на выставке в Сибэкспоцентре «Транспорт и дороги Сибири. Сибавтосервис. Сибавтосалон» получил высшую награду – Гранпри.

Экономическая ситуация последних лет диктует производству свои жесткие условия. Необходимо постоянно находить новые технические решения и направления деятельности, осваивать новые виды продукции и главное – быть надежным, авторитетным партнером, а это невозможно без сплоченного грамотного коллектива.

Автогудронатор СДК-100



Быстросъемное оборудование гудронатора СД205



Минигудронатор-ремонтёр СД105





СУБУРБАНИЗАЦИЯ – РЕАЛЬНОСТЬ НАШИХ ДНЕЙ

Одной из крупнейших проектных компаний Сибирского региона и России в настоящее время является ОАО «Иркутскгипродорнии». Компания постоянно расширяет спектр направлений деятельности. Так, в связи с повышением роли территориального планирования был создан департамент градостроительного проектирования, который занимается разработкой документов территориального планирования, градостроительного зонирования и планировки территории.

Что представляет собой новая структура института – об этом речь в интервью с начальником департамента Екатериной Протасовой.

– Екатерина Васильевна, что стало решающим в создании департамента градостроительного проектирования?

– На мой взгляд, осознание того факта, что без документов территориального планирования развитие территории не будет комплексным и сбалансированным. А следовательно, и отраслевая деятельность на территории не будет оптимальной. И именно градостроительное проектирование должно учитывать изменения в тенденциях развития территории. Возьмем генеральный план города Иркутска – в окончательном виде он был разработан вроде и не так давно – в 2006 году, но ряд проектных решений был принят гораздо раньше – при разработке Концепции генерального плана, в I квартале 2003-го. Понятно, что за минувшее время произошло много перемен, которые не получили отражения в генплане. И сегодня необходимо системное, комплексное планирование территории областного центра с учетом

перспектив его развития. Решения генплана уточняются на стадии разработки проектов планировки, девять таких работ охватывают всю территорию города. Это более детальная документация, к тому же учитывающая инвестиционные предложения, сформировавшиеся уже после разработки генерального плана. Соответственно, возникла необходимость внесения изменений в генплан с учетом реалий последнего времени.

– В чем конкретно изменился генплан благодаря участию департамента ОАО «Иркутскгипродорнии»?

– Внесенные изменения учитывают предложения проектов планировки и рост темпов жилищного строительства в Иркутске. Если в 2003 году было введено 82,5 тысячи квадратных метров общей площади, то за три последних года в среднем сдавалось по 350 тысяч квадратных метров. Существенно изменилось и расселение. Для Иркутска все более характерным становится такое явление, как субурбанизация – активное развитие пригородной зоны и увеличение контактов между городом и пригородом. Численность постоянного населения Иркутского муниципального района за последнее десятилетие выросла на 30%! Появилось много личного транспорта, пригород стал доступен практически всем. Субурбанизация сочетает преимущества городского и сельского образа жизни. Люди с большой охотой переселяются за городскую черту, сохраняя рабочее место в городе. Отчасти именно поэтому не оправдались заложенные в Концепцию развития Иркутска надежды на рост численности постоянного населения – в действи-

тельности оно сокращалось. Тенденция стабилизации проявилась лишь в последние два года. Все это находит отражение в новых проектных документах.

– Но, согласитесь, ориентируясь только на официальную статистику, можно и ошибиться. Иркутск как центр региона притягивает много временных жителей, которые в той или иной степени пользуются и жилищной, и социальной, и транспортной инфраструктурой города. И это тоже наверняка должно быть учтено градостроительной политикой.

– Конечно, и именно в связи с этим прогноз численности населения оставлен неизменным. В связи с ограниченностью пригодных для освоения свободных площадок особое значение приобретает реконструкция застроенных территорий. В городе значительная часть жилых зданий – и деревянных, и капитальных – сильно изношена и морально, и физически. При этом многие из них не обеспечены необходимым инженерным оборудованием. Проектом предусматривается замена большого количества ветхих зданий современной жилой и общественной застройкой, это логичный процесс развития города.

– Любопытно, какие изменения ждут иркутян и жителей пригородов в обозримом будущем?

– Должен измениться, к примеру, облик поселка Маркова, разработанный генплан предполагает, что на его территории сформируется город-спутник Иркутска. Соответственно, будет откорректирована транспортная схема, дорожная, инженерная и социальная инфра-

структура. Проектирование ведется с учетом Схемы



территориального планирования Иркутского муниципального района.

– Департамент пока работает только на Иркутск?

– Мы готовы работать на всей территории России. Уже выполнены генеральные планы и составлены Правила землепользования и застройки четырех поселений Кяхтинского района Республики Бурятия, городского поселения «Шерловогорское» Борзинского района Забайкальского края. В работе проект на Сахалине, идет сбор информации по Южной Якутии. А что касается Иркутска – завершена работа по внесению изменений в генеральный план. Идет согласование и рассмотрение этого проекта заинтересованными службами. В ближайшее время будут назначены публичные слушания по этому проекту.

Светлана ВЕРЕЩАГИНА



Ремонт китайской техники – эстафета качества

В последние годы китайские грузовики заполнили российский рынок. По соотношению цена – грузоподъемность они выигрывают у российских, западноевропейских и японских коллег. А это играет огромную роль, ведь тарифы за перевозку грузов напрямую зависят от количества тонн, перевезенных на данное расстояние. Но поиск определенных запчастей для них в случае поломки – большая проблема.

«Дело в том, что китайский рынок очень динамичен и у заводов-производителей порой насчитывается до десятка и более поставщиков комплектующих, – рассказывает директор ООО «Спецтехника-38» Сергей Жилкин. – Если какой-то из этих поставщиков уходит с рынка, завод переключается на другие запчасти. Вот и получается, что в партии из десяти машин на пяти стоит, например, один стартер, а на пяти – другой. Всего этих стартеров насчитывается до полутора десятков разновидностей». Не стоит забывать и о том, что зачастую встречаются грузовики кустарного изготовления – собранные вручную в небольших цехах, расположенных рядом с крупными заводами. В них вообще ставят разнородные комплектующие. Таким образом, при поломке необходимо умудриться купить запчасти, подходящие именно к данной машине (учитывая тот факт, что большинство поставщиков не практику-

ет возврат не подошедших деталей). И в этом нелегком деле поистине незаменимой оказывается помощь специалистов ООО «Спецтехника-38».

Сотрудники компании проводят тщательные замеры и фотосъемку необходимых комплектующих. Затем начинается их поиск, в котором неоценимую помощь оказывает представительство в Китае – торговая компания «ХуаВэй». Она является официальным партнером большинства крупных производителей техники в КНР и, связываясь с заводом-производителем, в считанные дни находит нужные запчасти.

Поиск и доставка запчастей похожи на эстафету, в которой несколько спортсменов работают на командный результат. Для того чтобы автомобиль был готов к работе в минимальные сроки, компания разработала, отладила и постоянно совершенствует схему наиболее быстрого и экономичного перемещения деталей. При этом все это время клиент может отслеживать местонахождение своего груза.

Все специалисты ООО «Спецтехника-38» имеют дипломы Weichai Power, также среди них регулярно проводятся тренинги и семинары – для того чтобы поддерживать сотрудников в высоком «профессиональном тоне». И это приносит свои закономерные плоды: компания зарекомендовала себя как надежный

и проверенный поставщик качественных запчастей для грузовиков **Howo, Foton, Shaanxi** для предприятий Иркутской области и всей России. Среди клиентов компании: ЗАО «Иркутскэнерготранс»,

ОАО «Братскдорстрой-1», ОАО «Дорожная служба Иркутской области», ООО «Агродорспецстрой», ООО «СтройПроектСервис», ООО «Сибна», ОАО «ИркутскГопродоНИИ», ООО «Дорожник», ООО «Дороги Приангарья», ЗАО «БКЖБИ-2» (г. Барнаул), ООО «Весь Мир», РСП «Топка», ООО «СМП-621», ЗАО «Сибирьгазтеплострой», ООО «Стройтехник», ООО «Гаммер» и др.

«Специалисты вашей компании показали высокий уровень профессиональной подготовки, ответственный подход к делу, высокую обязательность и четкую ориентированность на получение качественного результата в оговоренный срок. Ваша работа помогает нам реализовать ежемесячные планы по перевозке угля», – так оценивают работу компании партнеры из ЗАО «ИркутскЭнергоТранс».

ООО «Спецтехника-38»
г. Иркутск, ул. Полярная, 199а
Тел. 8 (3952) 799-689
<http://specteh38.ru>

Вложения в лесные дороги – вложения



Несмотря на наличие таких способов транспортировки леса, как сплав древесины по рекам либо доставка с помощью железной дороги, основным способом перевозки леса в регионе по-прежнему остается автомобильный транспорт. Год от года протяженность построенных лесных дорог и количество транспорта для перевозки лесных ресурсов растет. Однако эффект от развития транспортной инфраструктуры был бы больше, если бы лесными дорогами заинтересовались федеральные и региональные власти – считают рыночные игроки.

Еще больше путей и дорог

В 2010 году лесные компании, работающие в Иркутской области, сконцентрируются на развитии транспортной инфраструктуры, прежде всего лесных дорогах. Так, один из крупнейших игроков на лесном рынке Приангарья, Группа «Илим», в 2009 году построила в регионе более 100 км магистральных лесных дорог и веток на сумму около 240 млн рублей. Дорожные артерии возводились прежде всего в Усть-Илимском и Братском районах, где у Группы расположены основные предприятия и арендуемые лесные участки. И это только часть денежных средств, которые компания намерена вложить в лесные дороги региона.

«Как вы все знаете, отсутствие дорог – это большая проблема в Сибири, – говорит управляющий директор по лесопользованию и лесообеспечению Группы «Илим» Кеннет Мансон. – Для того, чтобы обеспечить потребности Группы «Илим» в заготовке нужно ежегодно строить около 180 километров магистральных дорог и веток в регионе. Затраты на эти километры – более 450 миллионов рублей».

Миллионами на строительство новых дорог инфраструктурный бюджет «Илима» не ограничивается. Компания также активно вкладывает большие суммы в поддержание уже построенной сети дорог и продвигает их бережную эксплуатацию. В 2010 году для поддержания региональных лесных дорог в порядке Группа направит 84 млн рублей. «В период паводков, это обычно май и июнь, мы планируем движение так, чтобы исключить использование большегрузной техники, – говорит Мансон. – Тем самым мы продляем срок службы дорожного полотна».

Кроме того, в «Илиме» активно используют новейшие технологии при прокладывании лесных дорог. Одно из последних нововведений – строительство с помощью специальной синтетической сетки (геосетки), которая позволяет обеспечить требуемую несущую способность дороги и снизить по сравнению с традиционной технологией строительства количество применяемых насыпных материалов. Сейчас пробный участок протяженностью 0,4 км построен в Усть-Илимском районе. Планируется, что его будут тестировать до конца лета, после чего в случае успешного результата геосетка будет применяться при строительстве дорог во всей Группе.

Но дороги – лишь часть расходного фонда. Немалые средства компания направляет на приобретение грузового автотранспорта, а также специализированной техники. Так, на сегодняшний день Группа «Илим» располагает самым крупным парком современной

многооперационной лесозаготовительной техники в России, который насчитывает 157 машин. Благодаря реализованной в 2008–2009 годах «Лесной инвестиционной программе», Группа смогла модернизировать лесозаготовку в компании путем внедрения свыше 500 единиц лесозаготовительной, лесовозной, дорожно-строительной и вспомогательной техники.

«Нами было введено в действие рекордное для России количество многооперационных комплексов для хлыстовой и сортиментной заготовки древесины, дорожно-строительной, погрузочной и лесовозной техники, – рассказывает Мансон. – Благодаря этому в настоящее время более 70% всей древесины в компании заготавливается высокоэффективным машинным способом».

Так, на вывозке леса работает около 125 большегрузных импортных лесовозов. А всего в рамках реализации инвестиционной программы «Илимом» было закуплено: 25 харвестеров, 36 форвардеров, 11 валочных машин, 13 скидеров, 16 процессоров, 34 погрузчика, 206 сортиментовозов и хлыстовозов, 79 единиц дорожно-строительной техники. Это позволило полностью заменить устаревшую технику на новые высокопроизводительные комплексы, современные комфортабельные лесовозы и улучшить условия труда работников. «Для работы на новой технике было проведено дополнительное привлечение и обучение около 400 операторов лесозаготовительных комплексов и водителей лесовозов, – рассказывает Мансон. – А в 2010 году парк лесовозов в Сибири будет насчитывать более 300 единиц, причем это как уже существующие машины, так и те, что будут закуплены в этом году».

Таким образом, только на специальную технику Группа «Илим» потратила несколько сотен миллионов рублей, а всего расходы на создание и эксплуатацию дорожной инфраструктуры составили до миллиарда рублей. Но транспортировка автотранспортом, несмотря на то, что в Иркутской области на ее долю в «Илиме» приходится 60% перевозок всего леса, лишь один из видов организации перевозок, которым пользуется компания. Существуют и другие способы доставки леса. Среди них – водный и железнодорожный транспорт.

Речное непостоянство

Всего по территории Иркутской области протекает более 67 000 водотоков общей протяженностью 310 тыс. км, что делает воду первоклассным способом для перемещения леса. Сплав еще популярен у лесников

тем, что не требует серьезных материальных затрат на создание инфраструктуры. К примеру, в Группе «Илим» по воде доставляют до 10% всего леса в Усть-Илимском районе, и до 50% – в Братском районе.

Существует несколько видов сплава: молевой (в настоящее время запрещен), плотовой и кошельный. При молевом сплаве, который обычно проводится в период весеннего паводка, лесоматериалы транспортируют не связанными между собой. Такой способ применяется на первичной речной сети при невозможности использовать другие виды транспорта. При плотовом сплаве древесину увязывают в пучки, из которых составляют плоты (объемом до нескольких десятков тысяч кубометров), буксируемые теплоходами или сплавляемые по течению плотогонами. Кошельный сплав позволяет не связанные между собой бревна транспортировать теплоходами в специальных плавучих ограждениях (кошелях) из бревен. Такой лесосплав осуществляется в небольших объемах по системе озер, а также на короткие расстояния по озеровидным участкам.

Впрочем, у сплава есть существенный недостаток – реки проходят не везде, и в отличие от лесных дорог, провести работы по искусственному орошению того или иного участка будет стоить гораздо дороже, чем построить на этом месте несколько километров дорог. Плюс ограниченный срок навигации. Но тем не менее, сплав леса по рекам и озерам остается весьма выгодным, а иногда и единственным способом доставки, от которого лесные компании не готовы отказаться, тем более в таком регионе как Иркутская область.

Железнодорожный тариф

Зато есть способ транспортировки, от которого лесная отрасль готова отказаться в полной мере. Это железная дорога. По словам Кеннета Мансона в Иркутской области по железной дороге сейчас перевозится около 20% леса в Братском районе. Но уже в самое ближайшее время эта цифра будет снижена до нуля. «Мы готовы отказаться от такого вида транспортировки (железная дорога, – «ОГ»), – говорит Кеннет Мансон. – У нас от него одни проблемы – большие затраты».

В «Илиме» подсчитали, что транспортировка леса по железной дороге обходится дороже примерно в два раза по сравнению с автомобильной перевозкой. В среднем, удорожание составляет 300–400 рублей на кубометр, что делает для компании перевозку по железной дороге просто невыгодной.

Генеральный директор компании «INFOline-Аналитика» Михаил Бурмистров обращает внимание, что



В развитие

эта тенденция носит национальный характер. В 2009 году перевозки лесных грузов железнодорожным транспортом оказались одними из лидеров падений. В частности, по оценкам аналитика, такие перевозки сократились практически в два раза.

«Многие компании ищут альтернативные способы перевозок сырья. И виной тому не только кризис, но и высокие тарифы на перевозке по железке», – подчеркивает Михаил Бурмистров. При этом рост ставок на перевозки объясняется достаточно просто – снижением спроса на перевозки и повышением ставок по кредитам с 12-15% до 25-30%. Кроме того, не последнюю роль для игроков на железной дороге играет неопределенность сроков реформирования отрасли и неясность ряда ключевых вопросов по модели конкурентного рынка перевозок.

За развитие инфраструктуры

Впрочем, по мнению участников рынка и экспертов, существенно помочь в развитии инфраструктуры для лесных предприятий может государство в лице федеральных и региональных властей. Господин Мансон приводит в пример Архангельскую область, где в этом году при софинансировании властей будут построены дороги противопожарного назначения. «Это очень хорошая идея, – считает Кеннет Мансон. – Она позволяет обеспечить пожарным службам оперативность в тушении лесных пожаров, а лесозаготовителям доступ к лесным участкам».

Кроме того, «Илим» уже неоднократно предлагал государству исправить ситуацию, когда участники рынка финансируют 100% строительства всех лесных дорог. Председатель Совета директоров Группы «Илим» Захар Смушкин в конце прошлого года озвучил идею, согласно которой необходимо приватизировать лес, чтобы капитализировать затраты и поставить дороги на баланс. В этом случае такой актив лесные компании могут использовать в качестве залога и получать финансовые ресурсы, которые, в свою очередь, можно будет направить на строительство дорог, уход за лесом, проведение противопожарных и санитарных мероприятий. Пока данный проект прорабатывается внутри Группы «Илим» и реакции со стороны федеральных властей на него еще нет, но среди игроков такое предложение уже получило одобрение.

Плохая инфраструктура мешает бизнесу развиваться, а региональным властям получать больше налоговых отчислений, считает аналитик ИТС Lesprom Network Ольга Деулина. «Сегодня необходимо понять, что отсутствие дорог служит одним из основных препятствий для эффективного использования лесных ресурсов, особенно в таком регионе, как Иркутская область, где сосредоточено достаточно лесных предприятий, – говорит Ольга Деулина. – Далеко не весь лес, который сегодня заготавливается, вывозится, поэтому от того, будет ли решена эта проблема, по сути, и будет зависеть будущее ЛПК. Поэтому и государство и компании должны подключаться к созданию и развитию транспортной инфраструктуры».

Константин Парфененко

ГЛОНАСС ищет потребителя

Прелести отечественной навигации первым оценит государство

Детище советской оборонки 80-х годов прошлого века – глобальная навигационная спутниковая система ГЛОНАСС через почти 30 лет начинает реально работать. Уже через несколько лет все государственные структуры перейдут на «отечественный GPS». Коммерческие структуры и частного потребителя пугает, прежде всего, высокая стоимость решений на базе ГЛОНАСС.

Глобальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС) была изначально разработана как аналог американской системы навигации и позиционирования GPS. За 20 лет своего существования она практически исчерпала себя, прежде всего в техническом плане – техника была устаревшая, спутники в прямом смысле этого слова валились с неба. Но в начале 2000-х на ГЛОНАСС обратили свое внимание федеральные власти, а уже в 2007 году тогдашний президент России Владимир Путин подписал Указ «Об использовании глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС в интересах социально-экономического развития Российской Федерации». Согласно этому документу ГЛОНАСС должна в самое ближайшее время стать основной навигационной системой для всех государственных структур без исключения, а в недалеком будущем и вовсе быть установлена чуть ли не в каждом отечественном автомобиле.

Наземные и орбитальные сдерживатели

Тем не менее пока ГЛОНАСС все еще продолжает разворачиваться. Хотя система уже работает, в орбитальную установку пока включено чуть больше двух десятков спутников. До конца текущего года планируется довести количество спутников до 30. Таким образом, спутниками будет покрыта вся территория страны. Но одно дело – вывести спутниковую установку на орбиту, а совершенно другое – обеспечить ее бесперебойную работу на протяжении нескольких лет на орбите. Здесь разработчики ГЛОНАСС пока не могут похвастаться выдающимися успехами – сбои оборудования неизбежны.

Страдает и наземная часть навигационной системы. Этот сегмент все еще слабо развит, а ведь именно он отвечает за окончательную корректировку и определение местоположения. В настоящее время точность определения координат системой ГЛОНАСС несколько отстает от аналогичных показателей для GPS. Так, к 2010 году точность навигационной системы должна возрасти до 5,5 метра, а к 2011 году до 2,8 метра. Эти показатели будут достигнуты за счет ввода новых спутников и наземных станций корректировки.

От заключенных до рыбаков

Первыми потребителями ГЛОНАСС стали государственные структуры. ГЛОНАСС внедряется в приказном порядке, и ее уже активно используют не только федеральные, но и муниципальные организации. Так, в прошлом году министр транспорта РФ Игорь Левитин издал распоряжение, что все виды государственного и муниципального транспорта должны быть оснащены системами ГЛОНАСС-позиционирования. И работа в этом направлении была развернута немалая – например, в Иркутске уже 71 троллейбус оснащен аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS. А к 2012 году (это крайний срок, установленный распоряжением Минтранса), весь муниципальный автотранспорт будет оснащен ГЛОНАСС-навигацией. И общественный транспорт это только начало – навигацией должны быть оснащены как морские и воздушные суда, так и некоммерческие грузовики, перевозящие грузы по дорогам России. Все это позволит отслеживать положение автотранспорта, его движение по маршруту, пунктуальность и т. д.

Но не только транспортные предприятия будут пользоваться отечественной навигационной системой. Все аварийные службы – пожарные, милиция, скорая медицинская помощь и даже служба газа получат ГЛОНАСС-оборудование. Будут навигационные системы установлены и на российских рыбацких шхунах для контроля за их перемещением и состоянием. Более того, тюремные заключенные, находящиеся под домашним арестом, также получат портативные приемники, с помощью которых можно будет отслеживать их местоположение. Кстати, в Иркутске ГЛОНАСС используют не только на общественном транспорте, но и на выборах, когда движение членов избирательной комиссии отслеживалось через спутник. Кроме того, навигация позволяет отслеживать появление лесных пожаров на территории страны. Словом, спектр возможностей отечественной системы навигации огромен. Планируется, к 2015 году все государственные организации России будут работать с ГЛОНАСС.

Пока дорого и дефицитно

А вот частные потребители и коммерческие структуры пока покупать ГЛОНАСС-оборудование не спешат. Причин этому несколько. Прежде всего дороговизна: чип отечественного навигатора в 2–3 раза дороже его иностранного аналога, что сказывается на цене конечного продукта – навигатора. Причем навигаторы не просто дорогие, они достаточно дефицитные – модификации производят не больше десяти компаний в России, что для этого вида рынка очень мало. Наконец, ошибки при навигации также не говорят в пользу ГЛОНАСС.

Впрочем, выход из ситуации есть. По мнению главного конструктора компании «М2М телематика» (занимается разработкой навигационных систем. – «ОГ») Евгения Белянко, Россия не должна опять идти своим путем, развивая собственную систему навигации в отрыве от остального мира. «Кому нужен навигатор, который перестает работать за пределами страны? – сетует Евгений Белянко. – Оптимальным будет создание устройства, одновременно поддерживающее и GPS, и ГЛОНАСС. Вместе эти системы будут обеспечивать качественную навигацию, особенно в городских условиях, когда нужно особо точное определение местоположения». По мнению Евгения Белянко, стоимость такого навигатора при соответствующем подходе может быть на уровне западных аналогов.

По мнению исполнительного директора компании «Русские навигационные технологии» Ивана Нечаева, пока ГЛОНАСС полностью не заработает, говорить о каком-то массовом успехе технологии – рано. В качестве примера он приводит США, где технология GPS тоже изначально была недоступна для большинства пользователей как раз из-за дороговизны. «Хватило нескольких лет для развития и удешевления данной технологии, у ГЛОНАССа будет примерно такой же путь развития, – считает Иван Нечаев. – Навигаторы уже встраиваются отечественными автопроизводителями – в ВАЗ и ГАЗ, дальше рынок устройств будет расти».

Сергей Дорожный



Легкий понедельник

Автоцентр «Кузьмиха» объявляет о новых скидках

Вопреки сложившемуся мнению, что понедельник – день тяжелый, автоцентр «Кузьмиха» именно в первый день недели дает возможность автомобилистам воспользоваться 20%-ной скидкой на товары и услуги*. При этом продолжает действовать «ночной тариф», когда техобслуживание транспорта обойдется на 50% дешевле, чем днем. В пакете предложений у «Кузьмихи» также возможность накопить собственную скидку и получить услугу на личный автомобиль по корпоративному тарифу.

Автоцентр «Кузьмиха» по праву может считать себя одним из старейших сервисов Иркутска. История предприятия началась в 1993 году, когда в небольшом гараже-боксе, построенном своими руками, три человека осуществляли ряд работ – от ремонта двигателей до замены масла и колодок. Подобных автосервисов в городе тогда было много, но мало кто из них дожил до наших дней.

«Кузьмихе» повезло, потому что ее организаторы не хотели стоять на месте, а стремились к развитию. В 1997 году они отправились в США перенимать опыт у иностранных коллег в вопросах обслуживания машин. Вернувшись из-за границы с новыми идеями и замыслами, хозяева реконструировали бокс, сделали более удобными подъездные пути и серьезно пересмотрели перечень проводимых работ. Так «Кузьмиха» стала первой в городе станцией, специализирующейся только на техническом обслуживании автомобилей.

Надо сказать, что на этом предприятие в своем стремлении быть первым не остановилось. В 1998 году автоцентр на конкурсной основе получил у регионального дистрибьютора Mobil специализированное профессиональное оборудование для замены масла, для Иркутска это было в новинку. А масло Mobil 0W-40 из бочкотары «Кузьмиха» начала реализовывать первой в России. Годом позже предприятие открыло свой автомагазин и перешло на обслуживание в круглосуточном режиме. Стремительный рост бизнеса пришелся на начало 2000-х годов, когда были построены новый магазин и бар, расширена подъездная и парковочная зоны, появился

отдельный бокс Castrol. Итогом этих лет стала победа в конкурсе «Лучший предприниматель г. Иркутска» в сфере инновационной деятельности, завоевание Гран-при на выставке «Транспорт и дороги Сибири. Сибавто-салон» и диплома победителя в конкурсе, проводимом Иркутской торговой газетой при поддержке администрации Иркутска, за лучший автомагазин города.

– В своей работе мы, прежде всего, ориентируемся на постоянных клиентов, – говорит начальник сервисного центра Александр Загайнов. – Мы не входим в число тех организаций, кто привык заманивать клиентов демпинговыми ценами, предоставляя услуги крайне низкого качества. Для нас важно, чтобы люди, однажды воспользовавшись нашим сервисом, возвращались к нам снова и снова. Мы делаем все, чтобы наши клиенты становились постоянными. Плюс ко всему мы не имеем права обижать наших сотрудников, ведь благодаря профессионалам высокого класса наше предприятие оказывает качественные услуги.

А чтобы постоянным клиентам обслуживать свой автомобиль в «Кузьмихе» было выгодно, на предприятии пошли на изменение маркетинговой политики, разработали систему скидок и предложений. Каждый понедельник стоимость товаров и услуг в автоцентре на 20% ниже обычной. В ночное время, отсчет которого в «Кузьмихе» ведут с 24.00, скидка составляет 50%. Особое предложение действует для жителей Свердловского района – им предоставляется постоянный 10%-ный бонус. Кроме того, предусматривается накопительная система, воспользовавшись ею, клиент может нара-

стить свою скидку до 15%. Для корпоративных клиентов действует специальное предложение – теперь сотрудники организаций могут обслуживать свои личные автомобили в «Кузьмихе» на условиях, ранее распространявшихся только на служебный транспорт предприятия, где они работают.

Руководство компании – это люди с хорошим бизнес-образованием, современные менеджеры, которые не привыкли останавливаться на достигнутом. Для развития предприятия сделано многое, но еще больше предстоит сделать. Несколько новых направлений планируется открыть этой осенью

Евгений Новиков

Справка*

● **В ночное время скидка предоставляется только на работы и суммируется со всеми скидками и условиями проводимых акций.**

● **Товарные группы: аккумуляторы, силовая техника Honda, автомобильные подогреватели Defa не попадают под действие акций, и скидка на них не предоставляется.**

● **Информацию о дисконтных и клиентских программах можно посмотреть на сайте:**

www.kuzmiha.ru

Автоцентр «Кузьмиха»

г. Иркутск, ул. Старокузьмихинская, 81

тел. (3952) 42-00-24

«Областная» приглашает

Конференц-зал газеты «Областная» обладает всем необходимым для проведения успешных пресс-конференций, брифингов, «круглых столов» или семинаров. Зал вмещает до 30 человек, оборудован всем необходимым для пишущих и снимающих журналистов.



Газета «Областная» при организации пресс-конференций на своей площадке придерживается традиционного принципа – приглашает ведущих ньюсмейкеров по наиболее злободневным проблемам. Поэтому проведение конференций в пресс-зале позволяет актуализировать мнение, событие или же компанию, привлекает внимание целевой аудитории.

тел. (3952) 500-903