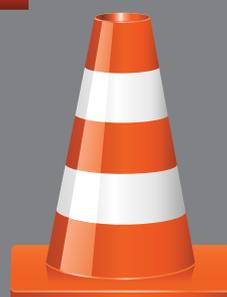


ТРАНСПОРТ ДОРОГИ СИБИРИ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ВЫПУСК
WWW.OGIRK.RU • № 117 (1285), 17.10.2014

Областная
ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА

спецпроект



Точки роста транспортной инфраструктуры Приангарья

Транспортная инфраструктура Иркутской области должна развиваться по современным стандартам, убежден губернатор Сергей Ерощенко. За последние 2,5 года в регионе было многое сделано для строительства автомобильных дорог, расширена география авиаперелетов и оснащен парк воздушных судов, а в перспективе предполагается создать транспортно-пересадочные узлы в рамках проекта «Байкальский луч».

Километры строек и ремонта

Строительство дорожной инфраструктуры даст мультипликативный эффект, убежден глава региона. Поэтому в отрасль привлекаются квалифицированные кадры, обновляется техника, используются современные технологии.

— Мы активно занимаемся восстановлением дорожной службы Иркутской области. И у нас есть определенные успехи. Сегодня мы строим даже дачные дороги, а этого вообще никто не делал с советских времен! И в этом смысле у нас еще много дел, — отмечает Сергей Ерощенко.

В настоящее время в Приангарье реализуется государственная программа «Развитие дорожного хозяйства» на 2014—2020 годы. Всего на ее реализацию предполагается направить 62 млрд 28 млн рублей, в том числе 9 млрд из федерального бюджета и 52,7 млрд из областного, также предусмотрены средства местных бюджетов. С помощью этих вложений планируется построить и капитально отремонтировать 545 км автодорог, выполнить другие мероприятия, направленные на обеспечение безопасного проезда по магистралям региона.

С 2014 по 2020 год должно быть капитально отремонтировано 132 км автодорог, финансирование составит 5,7 млрд рублей. Предстоит отремонтировать такие магистрали, как Братск — Усть-



Илимск, Иркутск — Большое Голоустное, Бодайбо — Кропоткин, деревня Майская — поселок Рассвет (Осинский район), Иркутск — Оса — Усть-Уда, а также трассы в Куйтуне.

В планах и завершение строительства дороги Тайшет — Чуна — Братск (52 км), на что необходимо 3,5 млрд рублей. Кроме того, в 2014-м начнутся работы на трассе Иркутск — Листвянка, на реконструкцию дороги протяженностью 62 км необходимо 6,9 млрд рублей. Плюс ко всему будут реконструированы причалы в поселке Сахюрта Ольхонского района. Для связи с островом Ольхон построят еще один современный паром.

Строительство объектов должно быть осуществлено в 2014—2018 годах с учетом финансирования из федерального бюджета в рамках программы «Развитие Дальнего Востока и Байкальского региона».

За время реализации программы предполагается завершить реконструкцию участков дорог Усть-Кут — Магистральный — Кунерма, Тогог — Курма, Казачинское — Жигалово, Иркутск — Оса — Усть-Уда; строительство моста

через Лену в селе Тутура, а также приступить к возведению моста через Витим. Всего запланировано к вводу в эксплуатацию 412 км автомобильных дорог.

Воздушные ворота Иркутской области

Иркутский аэропорт в 2017 году сможет обслужить 5 млн авиапассажиров. По словам Сергея Ерощенко, правительство региона выработало в этом вопросе твердую позицию: иркутский авиационный узел в будущем должен стать одним из лучших. Сегодня Приангарье восстанавливает авиационное сообщение внутри области. Возобновлены полеты в поселок Казачинское, города Усть-Илимск, Нижнеудинск, Железногорск-Илимский. Требуют решения проблемы северных аэропортов. Этому поступательному движению будет способствовать передача в собственность области акций ОАО «Международный аэропорт Иркутск» и имущественного комплекса действующего аэродрома Иркутск.

В соответствии с консолидированной позицией Минтранса РФ, Минэкономразвития РФ и Минфина РФ, передача акций ОАО «Международный аэропорт Иркутск» из федеральной собственности в собственность Иркутской области будет осуществлена при условии обязательства правительства региона по надлежащему содержанию имущественного комплекса действующего аэропорта Иркутск, развитию инфраструктурного комплекса нового аэропорта, включающего строительство подъездных дорог, необходимых коммуникаций и привлечению инвестора для строительства пассажирского терминала в новом аэропортовом комплексе.

— Имея амбициозные планы, мы будем привлекать лучшие компании в

мире, чтобы преодолеть наше отставание в развитии авиационного транспорта. У нас будет модернизирован старый аэропорт «Иркутск», который станет отвечать всем стандартам эффективности. И мы начнем строить новый авиационный узел. Тогда у нас будет 5 млн пассажиров к 2017 году, а не 1,5 млн, как сегодня, — подчеркнул Сергей Ерощенко.

Кроме того, по словам губернатора, есть договоренность с ОАО «РЖД» о возможности логистически связать новый аэропорт и иркутский вокзал. Глава региона заявил, что в настоящее время правительство области актуализирует процесс формирования иркутской агломерации. Так, в рамках проекта «Байкальский луч» планируется строительство нескольких крупных инфраструктурных объектов, в том числе создание транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных станций города. Целью создания таких узлов является оптимизация транспортных и пассажиропотоков, при этом решаются задачи туристической привлекательности и безопасности перевозки пассажиров.

— У нас есть предварительные проекты по организации района с интегрированной высокотехнологичной инфраструктурой и по строительству транспортного хаба с новым аэропортовым терминалом по самым новейшим технологиям. У Иркутской области очень выгодное положение в геополитическом плане, что дает преимущество для взаимодействия с азиатскими рынками, в первую очередь с Китаем. При грамотной организации логистики и ценовой политики Приангарье может стать крупнейшим транспортным узлом, — подчеркнул Сергей Ерощенко.



Стройотряды завершили трудовой семестр

Более 3 тыс. человек из Иркутской области отработали этим летом в составе строительных, педагогических, сельскохозяйственных, путинных отрядов и отрядов проводников. Часть студентов трудились на космодроме Плесецк, и впервые после долгого перерыва учащиеся иркутского вуза попали на стройку Байкало-Амурской магистрали.

Движение студенческих отрядов, которым в советское время были охвачены все вузы страны, вновь возрождается. В этом году в Приангарье уже более 3 тыс. человек приняли участие в так называемом третьем семестре — отработали на стройках области, а также за пределами региона.

— Хотя с трудом, но мы зашли на объекты реконструкции БАМа, первые 20 бойцов Иркутского университета путей сообщения приняли участие в отсыпке железнодорожного полотна на участке Таксимо — Лодья. Эти ребята выполнили полуторамесячную норму за месяц и получили самую большую заработную плату — 45 тыс. рублей, — сообщил председатель правления Иркутского регионального отделения МООО «Российские студенческие отряды» Николай Петров.

В следующем году планируется организовать уже всероссийскую студенческую стройку БАМ-2, и реконструировать железную дорогу отправится гораздо больше ребят из Иркутской области.

Неплохие деньги получили студенты, работавшие в жилищном строительстве. Студотрядовцы были задействованы при возведении жилых комплексов ФСК «Новый город» и микрорайона «Союз» в Иркутске, а также на объектах социальной инфраструктуры Иркутско-



го государственного университета. По традиции бойцы Байкальского студенческого строительного отряда проводили реконструкцию автодорог в Республике Бурятия, Забайкальском крае и на Сахалине.

Выросла заработная плата и в педагогических отрядах, она составила 8,8 тыс. рублей за 18 дней. Для сравнения, в прошлом году она была 7,5 тыс. рублей. За трудовой семестр бойцы педагогических отрядов сопроводили отдых более 12 тыс. детей.

— Все больше оздоровительных лагерей области хотят видеть у себя квалифицированных бойцов с педагогической подготовкой. Качество работы нам удалось вывести на новый уровень,

мы выдерживали иногда по пять провек в день со стороны контролирующих органов и в итоге справились, к нам не было ни одной претензии, — поделился командир штаба Иркутского объединения студенческих педагогических отрядов Виталий Вахрушев.

По словам министра по физической культуре, спорту и молодежной политике Павла Никитина, социальные и экономические предпосылки развития Иркутской области говорят о том, что востребованность на рынке труда в бойцах студенческих отрядов со следующего года только увеличится. Работа в студотрядах помогает ребятам определиться с выбором будущей профессии, получить опыт.

— Многие студенты, которые проявляют себя в стройотрядах, затем занимают серьезные инженерные посты на предприятиях, поскольку показали себя работающими, не уклоняющимися от трудностей людьми. Работодатели зачастую ждут, когда такие молодые люди окончат вуз, и сразу берут их на работу, — отметил Павел Никитин.

В этом году движению студенческих отрядов исполняется 55 лет. В скором времени пройдет всероссийский слет бойцов стройотрядов, где будут определены масштабные стройки, в которых студенты примут участие.

Иван МАМОНТОВ

Рассчитаться за проезд УЭК

Порядка 2 тыс. универсальных электронных карт (УЭК), которые заменят множество документов, уже выдано жителям Иркутской области. Свыше пяти тысяч заявлений на получение УЭК находятся в работе. Об этом сообщил министр экономического развития Иркутской области Руслан Ким.

— В электронной карте содержится идентификатор гражданина, СНИЛС, полис ОМС, банковское приложение, универсальная электронная подпись, которая позволяет работать на портале госуслуг с услугами в электронном виде: заключать договоры страхования, оплачивать турпутевки,

совершать другие электронные сделки, — рассказал министр.

При изготовлении карты автоматически записываются два приложения — идентификационное, благодаря которому определяют человека, и банковское, позволяющее нам пользоваться УЭК как банковской картой: совершать покупки, оплачивать услуги ЖКХ, образовательные услуги, налоги, штрафы и т. д. К системе пока подключено 20 банков, можно выбрать тот, где у вас открыт счет.

Далее есть возможность установить и другие необходимые тому или иному гражданину приложения. Одно из пилотных приложений, которое сейчас внедряют на территории области, — транспортное. В числе первых городов, где станет возможна

поездка на транспорте по универсальной карте, — Усть-Илимск, Братск, Ангарск, Шелехов и Иркутск.

В Иркутске специальным оборудованием, считывающим чипы электронных карт, в первую очередь будут снабжены трамваи, позже троллейбусы и муниципальные автобусы.

Ведутся переговоры и с частными перевозчиками. УЭК опробована на муниципальном транспорте в Ангарске, на электричках Байкальской пассажирской пригородной компании, где система уже работает. Причем при покупке проездного билета будет учитываться право гражданина на льготу, если таковое имеется.

Позже для жителей региона станут доступны пилотные приложения, которые заменят водительские удостове-

рения и проч. Всего же на базе УЭК можно установить до 200 региональных и муниципальных приложений. Пользование картой позволит получать скидки от поставщиков услуг.

В Иркутской области сейчас открыты 19 пунктов приема заявлений на получение УЭК. Преимущественно они расположены в филиалах Сбербанка, в офисах крупных страховых компаний, отделениях Пенсионного фонда. В ближайшее время планируется открыть еще 30 пунктов. Подробнее узнать о размещении пунктов приема заявлений можно по телефонам call-центра: **23-44-41 (в Иркутске), 8-800-100-4441 (в Иркутской области).**

Ольга ИВАНОВА

Городов и сел связующие нити

Конечно, нити – выражение образное, такими дороги, не только проселочные, но и широкие магистральные, можно увидеть лишь на фотографиях, сделанных из космоса. Но без этих ниточных, порою узорных плетений наша жизнь была бы невозможна.

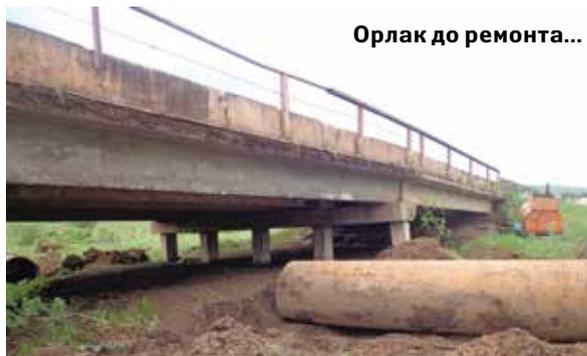
В преддверии профессионального праздника мы встретились с начальником Усть-Ордынского отдела по инспектированию автомобильных дорог Иркутской области Элиной Дунцаевой, которая поведала о повседневной деятельности подведомственной ей структуры.

– Наша работа направлена на обеспечение безопасности дорожного движения по автотрассам области. Отдел курирует четыре района: Эхирит-Булагатский, Боханский, Осинский, Усть-Удинский.

За минувшие четыре года только в Эхирит-Булагатском районе нашими подрядчиками, Дорожной службой Иркутской области, было капитально отремонтировано 30 км дорожного полотна. В прошлом году в порядок приведены семь километров дорожного полотна. Сейчас близятся к завершению работы на участке дороги Иркутск – Усть-Ордынский – Жигалово.

В Усть-Удинском районе, не входящем в состав Усть-Ордынского округа, но нам подведомственном, в 2013 году сдан в эксплуатацию участок дороги длиной в 3,148 км.

Мэрами районов был направлен ряд писем в Правительство Иркутской области, благодаря чему вот уже в течение трех лет подведомственные нам дороги ремонтируются за счет областного бюджета.



Орлак до ремонта...



...и после



Прохоровка до ремонта...



...и после

Наша служба занимается не только ремонтом авто-трасс. За последние годы введен в эксплуатацию ряд мостов, в частности, через реку Оек на участке автотрассы Усть-Ордынский – Оса. В Осинском районе в 2013 году было произведено два крупных «мостовых» ремонта: полностью заменены мосты в селах Прохоровка и Орлак. Что касается моста в селе Харат Эхирит-Була-

гатского района, то по нему готовится проектно-сметная документация; ремонт начнется через два года.

Помимо этого в наши обязанности входит работа по разметке и очистке дорог, установке барьерного ограждения и дорожных знаков.

Виктор ПРОСЕКИН

В Иркутске ограничат движение большегрузов

С 15 октября по 15 декабря 2014 года вводится временное ограничение и прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования местного значения Иркутска. Это регламентируется постановлением администрации города и необходимо для повышения пропускной способности дорог в часы максимальной нагрузки.

Введение постановления администрации вызвало большой резонанс среди иркутских строителей, которые выступали против ограничений, мотивируя это тем, что непрерывный строительный процесс будет нарушен. В администрации областного центра был проведен ряд встреч, на которых обсуждались спорные вопросы. Накануне строители встречались с мэром Иркутска Виктором Кондрашовым. Участникам совещания была представлена схема движения, разработанная управлением транспорта, по которой большегрузы могут двигаться и в часы ограничения. Для этого из первоначальной редакции постановления был исключен ряд улиц: Обьездная дорога Ново-Ленино, Олега Кошевого, Баррикад, Ширямова и др.

– Иркутск в часы пик задыхается от пробок. У нас есть несколько напряженных точек, где постоянно осложнено движение. Поэтому, вводя ограничения на движение большегрузного транспорта в утренние и вечерние часы, мы преследовали одну цель: чтобы жители Иркутска вовремя добирались до работы. При этом у ряда строительных организаций и других предприятий, которые занимаются доставкой грузов, это вызвало недовольство. Но мы пришли к взаимопониманию, строители тоже согласны, что это необходимо. Мы им пошли на уступку, не будем сразу вводить жесточайшую меру. Постепенно, чтобы привыкли, это психологически легче. Поэтому сейчас ограничение будет введено с 7.30 до 9.00 и с 17.30 до 19.00. То самое время, когда самое большое число пробок в городе Иркутске, – отметил Виктор Кондрашов.

Согласно принятым изменениям, ограничение будет действовать с 15 октября по 15 декабря с 7.00 до 10.30 и с 16.00 до 20.00 для транспортных средств с грузом или без него с габаритными параметрами, превышающими: по ширине 2,55 метра; по высоте 4 метра от поверхности проезжей части; по длине 20 метров.

Также в этот период будет прекращено движение грузовых автомобилей

и составов транспортных средств с разрешенной максимальной массой более 5 тонн, тракторов и самоходных машин с 7.30 до 09.00 и с 17.30 до 19.00:

- по ул. Розы Люксембург;
- по ул. Рабочего Штаба;
- по ул. Советская;
- по ул. 25-го Октября;
- по ул. Седова;
- по ул. 3-го Июля;
- по ул. Депутатская;
- по ул. Байкальская на участке от пересечения с ул. Станиславского и ул. Иркутской 30-й Дивизии до пересечения с ул. Ржанова;
- по Иркутскому мосту;
- по ул. Боткина на участке от здания № 1 ст. 1 по ул. Боткина до пересечения с ул. 2-я Железнодорожная;
- по ул. 2-я Железнодорожная на участке от пересечения с ул. Боткина до пересечения с ул. Маяковского;
- по ул. Джембула;
- по ул. Маяковского;
- по ул. Воронежская от ул. Маяковского до ул. Сергеева;
- по ул. Сергеева;
- по бул. Рябикова на участке от дома № 31Б по бул. Рябикова до ул. Сергеева;
- по ул. Маршала Конева;
- по ул. Аргунова на участке от пересечения с ул. Сергеева с обеих сторон;
- по Академическому мосту.

Временные ограничение и прекращение движения транспортных средств не распространяются:

- на пассажирские перевозки автобусами, в том числе международные;
- на транспортные средства организаций, осуществляющих деятельность по содержанию автомобильных дорог;
- на перевозку грузов, необходимых для предотвращения и (или) ликвидации последствий стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий;
- на транспортные средства федеральных органов исполнительной власти, в которых федеральным законом предусмотрена военная служба;
- на перевозки пищевых продуктов, животных, лекарственных средств, топлива (бензин, дизельное топливо, судовое топливо, топливо для реактивных двигателей, топочный мазут, газообразное топливо, уголь), почты и почтовых грузов;
- перевозки грузов, обеспечивающих благополучную санитарно-эпидемиологическую обстановку (вывоз мусора, ликвидация свалок, проведение ассенизаторских работ);
- на транспортные средства оперативных, городских аварийных, спасательных, медицинских служб.

Ольга ИВАНОВА

Стратегические маршруты компании «Труд»

В этом году ОАО «Труд» как дорожно-строительное направление ГК «Труд» сдает в эксплуатацию 293 км дорог – это строительство, реконструкция, капитальные ремонты. Наш разговор с генеральным директором предприятия Сергеем Томшиным о том, что меняется в отрасли с созданием дорожных фондов, как он оценивает перспективы предприятия в новых экономических условиях.

– Сергей Николаевич, итоги нынешнего строительного сезона уже можно подвести. Все задачи выполнены?

– Практически да. В Иркутской области продолжаем работать на ликвидации гравийного разрыва в Тулунском районе. За последние несколько лет «Труд» ликвидировал несколько серьезных гравийных разрывов на федеральной трассе «Байкал». Так, в сентябре прошлого года мы с опережением сроков сдали участок км 1465–1469. В этом году продолжаем строительство еще 11 км дороги на участке 1443–1454 км. Объект нестандартный, дорогу в двух местах пересекает нефтепровод. Он проходит под острым углом к дороге, поэтому четыре нитки нефтепровода общей протяженностью 2,7 км перекладываем так, чтобы они прошли перпендикулярно трассе. В результате труба пройдет на глубине 2 метров, сверху уложим полтора метра дорожной одежды. Сдача проекта намечена на следующий год.

На Сахалине в этом году мы работаем на севере и в Южно-Курильске на острове Кунашир. Сдаем 14 км дороги Оха – Южно-Сахалинск – Москальво. Дорога соединит юг и север Сахалинской области. Занимаемся также благоустройством, ремонтом улично-дорожной сети города Охи. На Южных Курилах приступили к асфальтированию дороги Южно-Курильск – Менделеево, 15 км в асфальте мы должны сдать в следующем году. Участвуем в строительстве подъездов к п. Луганное, в будущем

**Открытие участка дороги км 1020–1035 автодороги «Лена»
Большой Невер – Якутск, октябрь 2014.
Второй слева С.Н. Томшин**



здесь по «Курильской программе» будет построен рыбоперерабатывающий завод.

В Бурятии сдаем участок дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян в районе поселка Усть-Баргузин, км 254–265. После ввода участка в эксплуатацию наш усть-баргузинский филиал передислоцируется на новый объект – реконструкцию участка дороги Култук – Монды, км 72–83. Можно сказать, возвращаемся к истокам. В этом районе мы начинали свой трудовой путь еще в статусе кооператива – строили аэропорт в Кырене и впервые вышли на реконструкцию федеральной трассы, было это более 20 лет назад.

В Забайкальском крае сдаем участок дороги после капитального ремонта, км 234–248 Чита – Забайкальск, после реконструкции вводим участок дороги Могойтуй – Первомайский, км 32–43. Кстати, для нас Забайкальский край остается интересным и перспективным в плане сотрудничества. Мы намерены и дальше участвовать в реконструкции и строительстве дорог в регионе. Готовимся к аукционам по Могойтуй – Первомайский, км 43–54, и рассматриваем участие в торгах по дороге Краснокаменск – Мациевская.

**Участок дороги М53 «Байкал»,
км 1465–1469 в Тулунском районе**



На правах рекламы

– Основные объекты ОАО «Труд» сегодня расположены в зоне ответственности ДСД «Дальний Восток». Ваше предприятие работает на федеральных дорогах «Лена» и «Амур». Как вы думаете, чем вызвано столь пристальное внимание к дальневосточным дорогам?

– После окончания строительства федеральной трассы Чита – Хабаровск в сентябре 2010 года было принято решение выделить значительные средства на реконструкцию федеральных дорог «Усури», «Кольма», «Лена». Это связано с постановкой государственной задачи – обеспечить проезд до Якутска и Магадана, который пройдет по двум направлениям: Большой Невер – Якутск (дорога «Лена») и Якутск – Магадан (дорога «Кольма»). В общей сложности дорожникам предстоит реконструировать более 3000 км трасс. Реконструкция М56, во-первых, снимет значительные ограничения передвижения для жителей региона, ведь не случайно «Лену» признавали самой опасной дорогой в мире, особенно в период осенней и весенней распутицы; во-вторых, сегодня развитие Дальневосточного региона – это приоритетная государственная задача. Эффективное освоение местных природных ресурсов будет способствовать и более интенсивному развитию внешнеэкономических связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и странами Евросоюза.

– Не могу не процитировать оценку вашему предприятию, которая есть на сайте ДСД «Дальний Восток»: «Особо отмечен разворот работ на км 4 – км 38 подрядной организации ОАО «Труд». Работы на объекте ведутся с надлежащим качеством и в соответствии с календарным графиком».

– Мы работаем на «Лене» уже четыре года, в зоне ответственности трех филиалов предприятия четыре участка реконструкции: км 849–880 (15 км дороги в асфальте сдали в прошлом году, в этом сдаем еще 16 км), км 1020–1035 (сдаем в этом году, на год раньше срока),

км 1035–1055 (сегодня выполняем земляные работы, устройство искусственных сооружений). В прошлом году выиграли км 4–38, срок сдачи – 2016 год. Большая часть объекта будет проходить по новому направлению, в обход существующей трассы. Это позволит улучшить видимость дороги, повысит безопасность движения. После реконструкции участок будет соответствовать III категории, с шириной проезжей части от 7 до 14 м и капитальным асфальтобетонным покрытием. Сегодня выполняем на объекте земляные работы, строим искусственные сооружения, укладываем трубы, начинаем дробление щебня.

– Помимо того что температурный режим в Якутии крайне неблагоприятный, дорога строится в условиях вечной мерзлоты. Это каким-то образом учитывается в проекте?

– Конечно. Проектировщики учли опыт и ошибки строительства «Амура», больше внимания было уделено изысканиям. Для сохранности вечной мерзлоты мы укладываем теплоизоляционный слой пеноплекса. На км 849–880 продолжаем работать с ЩМА-15. В прошлом году мы пересогласовали конструкцию дорожной одежды, пошли на эксперимент для Якутии. Год эксплуатации первых 15 км показал высокую надежность применения таких смесей в нашем регионе. Долговечность ЩМА примерно на 30% выше, чем у обычных асфальтобетонов.

– Дальневосточный регион остается в стратегии вашего предприятия как приоритетный. Не секрет, что конкуренция в отрасли растет. Какие шаги вы предпринимаете, чтобы сохранить лидирующие позиции в отрасли?

– Если говорить конкретно, то перед ОАО «Труд» стоит задача увеличить портфель заказов в каждом регионе присутствия – Иркутской области, Бурятии, Якутии, Забайкальском крае, Сахалинской и Амурской областях. Также рассчитываем возобновить работу в европейской части страны, в частности, московском регионе. Есть желание попробовать силы в Монголии. В настоящее время мы активно участвуем в аукционах. Компания «Труд» должна ассоциироваться с безупречным качеством. Именно к этому мы стремимся. Улучшаем техническую базу, обновляем дорожно-строительный парк, автоматизируем процессы управления, совершенствуем единую информационную систему предприятия. Причем Якутию, вы правы, мы рассматриваем как стратегическое направление до 2020 года. Здесь у нас карьеры, развернуто три филиала с достаточными трудовыми, техническими ресурсами. Финансирование проекта идет бесперебойно, и в планах Минтранса дорога числится как приоритетная. Так что при тех темпах строительства, что есть сейчас, планы по вводу «Лены» в 2020 году вполне реальны.

Обновление федеральных магистралей

Федеральные автомобильные дороги, проходящие по территории Иркутской области (а это 1573 км), находятся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Прибайкалье». Именно его специалисты занимаются обеспечением безопасности и круглогодичного проезда по транспортным артериям. О том, сколько было построено новых километров дорог, где и что было отремонтировано, о планах на будущее рассказал руководитель ФКУ Упрдор «Прибайкалье» Олег Шандрук.

— Олег Иванович, с какими итогами в этом году завершаете сезон дорожно-строительных работ? Какой объем финансирования был освоен?

— Должное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог — это результат вовремя проводимых работ по реконструкции, содержанию, капитальному ремонту и ремонту дорог и мостов в Приангарье, ведь дорожный сезон круглогодичный. Летом управление занимается строительством и ремонтом дорог, зимой регулирует процессы по зимнему содержанию. Итак, в соответствии с Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России» на 2014 год было выделено ФДА финансирование в размере 7 млрд рублей на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт сети федеральных дорог Иркутской области. В этом году мы произвели ремонт 200 километров дорог. Уже сдали в эксплуатацию 19 км капитально отремонтированных дорог, еще предстоит порядка 22 км. Также в этом году мы закрыли 6 км гравийного разрыва на М53 «Байкал». В настоящее время еще ведутся работы на четырех объектах строительства и 13 мостах.

— Можете подробнее остановиться на каждом дорожно-строительном объекте? Какие основные задачи вам приходится решать по приведению их в нормативное состояние?

— Автомобильная дорога М53 «Байкал» (Р255 «Сибирь», Красноярск — Иркутск) соединяет Иркутскую область с центральной частью России, трафик автотранспорта в пиковые часы доходит до 40 тыс. автомобилей! Поэтому перед ФКУ Упрдор «Прибайкалье» стоят три основные задачи по максимальному приведению дороги в нормативное состояние.

Во-первых, речь идет о ликвидации гравийных разрывов. В прошлом сезоне было закрыто 4,35 км гравийного разрыва. В этом году еще 6 км в Тулунском районе на участке дороги км 1454 — 1460, а в 2015 году, с вводом в эксплуатацию двух объектов строительства, гравийка исчезнет в Нижнеудинском районе на участке км 1437 — 1443 и в Тулунском районе км 1443 — 1454. Итого 17 км. Таким образом, будут ликвидированы последние



участки, имеющие переходный тип покрытия. И тогда федеральная дорога М53 «Байкал» от Тайшета до Иркутска будет иметь вторую техническую категорию, что позволит повысить пропускную способность, безопасность дорожного движения, а также уровень комфорта для пользователей дороги.

При успешной реализации всех планов управления к 2022 году будет построена и реконструирована практически вся сеть автомобильных дорог, находящихся в ведение ФКУ Упрдор «Прибайкалье». Тем самым будет обеспечена безопасность, транспортная доступность и комфортный проезд для участников дорожного движения.

Во-вторых, мы должны ликвидировать железнодорожные переезды в одном уровне. В 2013 году в Тайшетском районе км 1251 — 1261 был введен в эксплуатацию объект строительства протяженностью 10,33 км с путепроводом (85,9 метра). Ранее дорога проходила по территории двух поселений — Облепиха и Разгон, соответствовала четвертой технической категории, местами имела переходный тип покрытия и пересекала железную дорогу, где постоянно образовывались протяженные автомобильные пробки. Сейчас она имеет вторую техническую категорию, проложена в обход населенных пунктов. Таким образом, был ликвидирован железнодорожный переезд в одном уровне.

Также в прошлом году началось строительство путепровода на 1362 километре в Нижнеудинском районе, сдача объекта состоится в 2015 г.

В этом году после проведения торгов начнется строительство двух объектов в Тулунском районе, км 1504 — 1508, км 1519 — 1524, ввести их в эксплуатацию планируем в 2016 году.

— Еще одна не менее актуальная задача — это строительство обходов городов. Как она решается?

— 1 апреля этого года Упрдор «Прибайкалье» получило задание на подготовку проектно-сметной документации обходов городов Усолье-Сибирское и Тулун. Планируется, что проектно-сметная документация по обоим объектам будет готова в 2016 году, а уже в 2017-м начнутся непосредственно строительные работы. Согласно предпроектным расчетам, длина каждого из обходов будет превышать 40 км, дороги предполагается делать второй технической категории с минимумом искусственными сооружениями. Предварительная стоимость строительных работ только на усольском обходе составляет порядка 16 млрд рублей. Однако в процессе проектных изысканий мы постараемся найти варианты снижения затрат.

Следующими на очереди по строительству обходов федеральной трассы крупных городов в программе работы ФКУ «Упрдор «Прибайкалье» значатся Нижнеудинск и Куйтун.

В рамках реализации программы по строительству и реконструкции до 2022 г. управление планирует доведение

— М55 «Байкал» (Р58 «Байкал», Иркутск — Улан-Удэ — Чита) соединяет Приангарье с Бурятией и Дальним Востоком, транспортный поток идет через эту трассу и в Китай, и в Монголию, образуя азиатский транспортный коридор. Это сложная дорога, имеющая статус аварийно опасной из-за перепадов высот и крутых поворотов, а также не соответствующая нормативам и категорийным требованиям. Ее ремонт, а тем более строительство потребует максимального приложения усилий как со стороны заказчика, так и подрядных организаций.

На М55 два года подряд мы вели работы по устройству дополнительных полос на подъеме, но, безусловно, этого мало. На сегодняшний день перед нами поставлена задача максимально модернизировать автодорогу «Байкал» к 2020 году.

В нынешнем сезоне подрядные организации приступили к реализации поставленных целей, на сегодняшний день идут к завершению работы по капитальному ремонту в Шелеховском районе на участке км 57 — 64, сдача планируется в конце октября. Также мы отремонтировали 15 км дорог. И конечно, самая большая работа ведется по реконструкции путепровода, находящегося в аварийном состоянии, на 96 км автодороги в Слюдянском районе.

Также в государственной экспертизе находятся проекты на строительство. Это в первую очередь сложный участок автодороги М55 «Байкал», именуемый местным населением «Тещин язык». Данный участок имеет недопустимые даже для дороги четвертой технической категории радиусы поворотов. Кроме того, это участок в Шелеховском районе протяженностью 21 км, который обеспечит обход населенных пунктов Чистые Ключи и Моты, ликвидацию аварийных участков, мест концентрации ДТП. А также строительство участка в Слюдянском районе, проходящего по застроенной территории поселка Култук. Дорога относится к аварийно опасным участкам, ее протяженность 3,5 км. Нами уже даны предложения в

автодороги М53 «Байкал» до параметров второй категории с обходом всех населенных пунктов.

— А если говорить про М55, каких результатов здесь удалось достичь?



Росавтодор по выделению финансирования на строительство данных объектов в 2015–2017 гг.

— Один из приоритетных объектов, которым занимается Упрдор «Прибайкалье», — автодорога «Вилой» (А331 «Вилой», Тулун — Братск — Усть-Кут). Что удалось сделать на трассе?

— «Вилой» — это самая северная дорога, которая находится в нашем управлении. По техническому состоянию она соответствует третьей-четвертой категории, имеет переходное покрытие на протяженности 251,1 км, деревянные мосты, ежегодно подтапливаемые участки. В 2014 году по всей автомобильной дороге «Вилой» отремонтировано 62 км, в ноябре мы сдадим 16 км капитального ремонта. Учитывая острую необходимость в данной транспортной артерии, были разработаны планы на строительство, реконструкцию и ремонт дороги до 2018 года.

— Олег Иванович, как решаются вопросы по повышению безопасности дорожного движения?

— В рамках работ по содержанию и обеспечению безопасности дорожного движения по федеральным автодорогам в Иркутской области установлены дорожные знаки, направляющие устройства. Также введено в эксплуатацию осветительное оборудование в населенных пунктах, нанесена горизонтальная дорожная разметка почти на полутора тысячах автодорог. Для ликвидации аварийно опасных участков с высокой концентрацией ДТП и повышения безопасности дорожного движения на федеральных дорогах Приангарья установлены девять светофорных объектов. Также продолжится установка постов метеорологического оборудования на всей сети федеральных дорог.

В заключение хотелось бы сказать, что невозможно представить будущее без внедрения инновационных технологий. Ежегодно возрастают объемы дорожных работ, следовательно, сегодня остро стоит вопрос обеспечения высокотехнологичного, наиболее экономичного ведения ремонтно-восстановительных работ на наших дорогах. Поэтому ФКУ Упрдор «Прибайкалье» успешно применяет новые прогрессивные технологии в ремонте, строительстве и содержании автомобильных дорог.

В Иркутской области имеется мощная производственно-строительная база. Имеются крупные предприятия, имеющие опыт работы на строительстве федеральных автомобильных дорог. При успешной реализации всех планов управления к 2022 году будет построена и реконструирована практически вся сеть автомобильных дорог, находящихся в ведении ФКУ Упрдор «Прибайкалье». Тем самым будет обеспечена безопасность, транспортная доступность и комфортный проезд для участников дорожного движения.

Сергей БЕРДЕННИКОВ

Чтобы сибирские дороги не уступали европейским

Индивидуальный предприниматель из Братска Александр Митюгин находится в поиске инновационных материалов и технологий, которые помогли бы сделать сибирские дороги качественнее, ровнее, долговечнее. Накануне профессионального праздника — Дня дорожника — он рассказал, каких результатов ему удалось достичь.

В прошлом Александр Митюгин вместе с иркутскими учеными Валерием Кижняевым, Романом Житовым из ИГУ и Виктором Алексеенко из ИрГТУ занимался разработкой технологии получения из резиновой крошки амортизированных автомобильных покрышек битумно-резиновых композитов (БРК), отвечающих требованиям ГОСТов на дорожно-строительные материалы.

В основе технологии лежит процесс девулканизации резины и растворения ее в битумах на уровне макромолекул и наночастиц каучука. В качестве неограниченного источника сырья используются отработанные автомобильные покрышки, в том числе резина с кордовым волокном. Получаемый битумно-резиновый композит, не превышая по цене битум марки БНД 90/130, превосходит его по всем технологическим параметрам и пригоден для использования в качестве вяжущего для производства асфальтобетонов повышенного качества или гидроизолирующего мастичного материала повышенной адгезии, проще говоря, без проблем связывается с другими материалами.

Асфальтобетоны на основе БРК обладают повышенной прочностью и водостойкостью как при низких, так и при высоких температурах окружающей среды и увеличивают срок службы дорожных покрытий как минимум в полтора раза.

— С 2009 года по сегодняшний день объемы производства продукции из БРК увеличиваются каждый год в два раза. Количество заказчиков растет: все, кто пробовал нашу продукцию, остались довольны результатами испытаний. География наших поставок растет: мы выполняем заказы не только по России, нашу продукцию мы отгружали в Казахстан и Монголию, — отмечает Александр Митюгин.

На основе битумно-резиновых композитов был получен так называемый холодный асфальтобетон, имеющий отличную адгезию, он может уплотняться в холодном состоянии при ямочном ремонте ранней весной и



На правах рекламы

Асфальтобетоны на основе битумно-резиновых композитов обладают повышенной прочностью и водостойкостью как при низких, так и при высоких температурах окружающей среды и увеличивают срок службы дорожных покрытий как минимум в полтора раза.

поздней осенью. Горячий асфальтобетон на основе БРК можно укладывать даже при минусовой температуре.

— Щебенка заливается в специальный битум, затем получившуюся массу уже можно класть в яму на дороге. За короткое время она сама затвердеет, — поясняет новатор. — Самое главное, что с помощью холодного асфальта можно ремонтировать дороги при температуре от минус 15 градусов, что особенно актуально для нашего региона в марте и апреле. Технология производства БРК и асфальтобетонов на его основе защищена тремя патентами. На все мастики, выпускаемые предприятием «ИП Митюгин А.В.», разработаны технические условия, получен сертификат качества.

Также предприниматель рассказал о производстве мастики на основе БРК. Как известно, для резкоконтинентального климата Сибири характерны большие перепады температуры, это требует пристального внимания к вопросам гидроизоляции в производстве любых строительных работ.

— При этом для гидроизоляции используется чаще всего простой нефтяной битум из-за дешевизны, без учета его эксплуатационных характеристик, что приводит к низкому

качеству кровель, гидроизоляции. Необходимо переходить на современные материалы, но они дороги. В качестве альтернативы мы предлагаем полимер-битумные мастики на основе БРК, они обладают повышенной текучестью, адгезией, морозостойкостью. Причем мы сами производим мастики по собственной технологии и можем изготавливать мастику с любыми характеристиками, требуемыми заказчику, — говорит предприниматель.

Пробивная способность Александра Митюгина и его одержимая последовательность в продвижении инновационной технологии постепенно приносят первые значимые результаты. Холодные и литые асфальты братского производства укладываются на федеральной автодороге «Вилой», где царит вечная мерзлота. Мастики для холодного асфальтобетона были успешно применены на дорогах Екатеринбурга, Сургута, Иркутска, Братска.

Быть первопроходцем нелегко. Но повысить качество и срок службы дорог можно, серьезно занимаясь инновациями, применяя новые материалы и технологии.

Наталья ДИМИТРИЕВА

В начале октября в Новосибирске прошло заседание президиума Государственного совета под председательством президента РФ Владимира Путина. Заседание было посвящено вопросу совершенствования сети автомобильных дорог в целях комплексного освоения и развития территорий страны. Вопросы, поставленные на госсовете, прокомментировал заместитель председателя комитета по транспорту Сергей Тен.

— Сергей Юрьевич, в своем выступлении президент затронул острые проблемы дорожного хозяйства. В первую очередь глава государства поднял вопрос о соотношении цена — качество в дорожном строительстве. Почему в России дороги называют буквально «золотыми»? Эта проблема всегда была болезненной, вызвала много вопросов в обществе, почему она не изжита до сих пор?

— Вопрос стоимости строительства автомобильных дорог регулярно поднимается. При всем при том, что ведущие научные институты уже проводили работу по сравнению стоимости объектов с зарубежными странами в расчете на один километр. В ходе исследования было доказано, что дешевле, чем у нас, дороги строят только в Китае, но там и другие климатические условия. Считаю, если такие вопросы возникают снова и снова, значит, Министерство транспорта РФ недостаточно эффективно проводит работу по анализу стоимости строительства объектов и стоимости дорожных строительных материалов. Необходимо систематизировать работу, проводить регулярные мониторинги с периодичностью хотя бы раз в два года.

— Кроме всего прочего, президент поднял вопрос об ответственности проектировщиков за качество дорог. Основной акцент был сделан на том, что Главгосэкспертиза должна стать активным проводником технического прогресса в дорожном хозяйстве. Также был поставлен вопрос об увеличении срока службы дорожной одежды, применении

СЕРГЕЙ ТЕН: Вопросы дорожного строительства надо решать системно



новых материалов в строительстве. На ваш взгляд, почему существует такая проблема с проектами и применением новых материалов, ведь по всей России регистрируются тысячи патентов в области новейших технологий в дорожном строительстве. Почему нельзя их использовать?

— Проблема качества проектной документации, применения конструктивных решений, их эффективности вызывает много вопросов. На мой взгляд, необходимо вернуть процедуру технико-экономического обоснования объектов и инвестиций. Полностью согласен с президентом, что Главгосэкспертиза должна быть локомотивом технического прогресса в дорожном хозяйстве. На данный момент эта структура, к сожалению, статична. Проще работать по существующему нормативному перечню, чем согласовывать инновационные материалы. Знаю примеры, когда подрядные организации под свои гарантийные обязательства про-

двигают новые технологии, порой это занимает от пяти до семи лет. Конечно, в вопросе применения новейших технологий есть свои нюансы. Государство обязано обеспечивать мониторинг инноваций, потому что заинтересовано в конечном качественном результате. Предлагается масса технологий и материалов с сомнительной эффективностью, применение которых необходимо пресекать и запрещать. На мой взгляд, для того и существуют НИОКР, экспертизы, опытные проекты, чтобы системно работать, а главное — быть заинтересованным в конечном результате, независимо от того, заказчик ты, подрядчик, собственник или Главгосэкспертиза.

— Важным пунктом обсуждения стал вопрос сохранности автодорог. В частности, из-за воздействия на них тяжеловесных крупногабаритных грузов. Как автор проекта об ограничении движения тяжеловесов что вы можете сказать по этому поводу?

— Это один из важнейших вопросов в сфере дорожного хозяйства. Фактически привести сеть автомобильных дорог в нормативно-эксплуатационное состояние, не решив вопросы контроля за движением тяжеловесных транспортных средств и наполнения дорожных фондов субъектов Российской Федерации, невозможно.

В настоящее время ущерб, причиняемый автомобильным дорогам тяжеловесным транспортом, превышает выделяемые бюджетные ассигнования на дорожную деятельность. Мы можем массово строить высокочастотные дороги, однако все усилия будут тщетны, если дорожная одежда будет эксплуатироваться без соблюдения конструктивных параметров.

— Что вы можете сказать по поводу необоснованного роста цен на так назы-

ваемые инертные дорожно-строительные материалы — проще говоря, гравий, песок, щебень и так далее? Часто их цена искусственно завышается в несколько раз.

— Рост цен на строительные материалы, конечно, беспокоит дорожные организации, но неправильно рассматривать этот вопрос с точки зрения дорожного строительства, это проблема всего строительного комплекса. У нас в стране доступ к полезным ископаемым настолько бюрократизирован, что необходимы годы, для того чтобы начать разработку нового месторождения.

Необходимо законодательно решить вопрос с понятием «местного монополизма», то есть когда собственники месторождений или их коммерческие структуры бесконтрольно повышают стоимость щебня или песка с целью получения сверхприбылей. Надо упростить процедуру доступа дорожных организаций к притрассовым карьерам. Что положительно скажется и на сроках строительства, и на стоимости построенных километров.

До конца года мы планируем внести в Государственную думу законопроект по внесению изменений в закон «О недрах», который призван упростить процедуру использования участков недр для добычи общераспространенных полезных ископаемых, применяемых для строительства и реконструкции линейных объектов, с целью сокращения стоимости и сроков строительства. Это особенно важно для Сибири и Дальнего Востока, так как территории имеют участки недр в непосредственной близости с объектами, что, несомненно, скажется на сроках и стоимости строительства в сторону уменьшения.

Светлана КРЫЛОВА

В Иркутске проверяют качество нового асфальта

Сотрудники кафедры автомобильных дорог НИ ИргТУ впервые принимают участие в независимой экспертной оценке качества проведения ремонтных работ улично-дорожной сети Иркутска.

Как сообщает пресс-служба вуза со ссылкой на завкафедрой автомобильных дорог Вадима Балабанова, с подобной просьбой в университет обратился дорожный департамент администрации города. «Для оценки качества работ по укладке асфальтобетонных покрытий специалисты кафедры взяли девять

образцов асфальта — пять проб с улиц Свердловского округа, четыре пробы с улиц Ленинского округа», — рассказал он. Если специалисты вуза обнаружат несоответствие проб нормативам, работы по укладке асфальта будут проводиться заново.

Отобранные сотрудниками кафедры образцы направлены на экспертизу в научно-исследовательскую лабораторию «Исследовательский комплекс новых строительных технологий и материалов» ИргТУ, где специалисты в течение недели определяют комплекс показателей физико-механических свойств асфальтобетона. Новый асфальт будут испытывать на прочность, определяют его плотность,

коэффициент уплотнения, зерновой состав и водонасыщение. Пробы будут формовать, расплавлять в печи, высушивать и сеять. Полученные данные сравнят с нормативными показателями и требованиями ГОСТа, после чего выдадут заключение о соответствии нормам. На основании заключения будет принято решение о приемке дорог в эксплуатацию.

— Привлечение специалистов нашей кафедры к независимой оценке качества дорог не случайно. Мы имеем большой практический опыт в области диагностики, паспортизации и организации дорожного движения. В 2013 году по заказу Дирекции по строительству и эксплуатации автомобильных дорог

Иркутской области мы провели диагностику и паспортизацию автомобильных дорог региона протяженностью более тысячи километров. Огромный объем работ выполнен нашей кафедрой по обследованию и оценке состояния дорог Иркутска. С помощью мобильного диагностического комплекса отснято 78 улиц города в прямом и обратном направлении. В паспорте каждой дороги указаны все средства организации дорожного движения (разметка, сигнальные столбики, ограждения, дорожные знаки и др.), а также технические параметры и характеристики дороги, включая ширину проезжей части, — резюмировал Вадим Балабанов.



ООО «Московский тракт»: 10 лет на благо Приангарья

На федеральных трассах Иркутской области в этом году отремонтировано порядка 200 км, из них 18 км капремонта на счету ООО «Московский тракт». Неплохая лепта в областную дорожную копилку, что и говорить. И к тому же это хороший подарок коллектива в год 10-летия предприятия, основателем и руководителем которого является Олег Владимирович Леонов.

Территория ответственности ООО «Московский тракт», которая сложилась исторически, достаточно обширна и включает часть Нижнеудинского и Аларского районов, полностью охватывает сеть дорог в Тулунском, Куйтунском, Зиминском, Заларинском районах. Всего у коллектива в обслуживании 278 км.

— В этом году мы закончили ремонтировать переходной объект на участке км 1625–1636 федеральной трассы М53 «Байкал» в Зиминском районе. Объем работ составил 6 км. А в Заларинском районе мы капитально отремонтировали участок км 1666–1678, — говорит главный инженер ООО «Московский тракт» Александр Нелюбин.

В своей работе предприятие активно применяет технологию литого асфальтобетона — разновидность горячей асфальтобетонной смеси, которая, в отличие от стандартной, имеет высокую подвижность и не требует уплотнения в процессе укладки. Такие особенности обусловлены специфическим составом и высокой температурой смеси (200–220°C). Она характеризуется щебенистой структурой и повышенным содержанием асфальтового вяжущего вещества. Заполняя ремонтируемую карту, легко распределяется по поверхности, прочно сцепляется с нижним слоем и кромками старого покрытия, а при остывании образует с ним трещиностойкий и сдвигустойчивый монолит. В результате отремонтированный участок покрытия служит продолжительный срок, сохраняя целостность, высокую коррозионную стойкость и износостойкость.

— Литой смесью удобно вести заделку выбоин, ремонт покрытий у люков колодцев подземных сетей, восстановление покрытия после замены бортового камня и других труднодоступных для уплотнения катками местах, — поясняет главный инженер. — При сравнении сроков службы покрытий из обычного и литого асфальтобетона на автострадах выяснилось, что покрытия из литого асфальтобетона обладают сроком службы в два-три раза большим, чем покрытия из традиционного асфальтобетона, при равной интенсивности движения транспорта.



Повышенное внимание руководство предприятия уделяет обновлению парка спецтехники. В арсенале компании современные экскаваторы, погрузчики, бульдозеры, автогрейдеры, дробилки, самосвалы и т. д. Как известно, чем качественнее техника и материалы используются при строительстве или ремонте дороги, тем она надежнее и долговечнее в эксплуатации, проще и экономичнее в обслуживании.

— Одна из наших новинок — укладчик обочин HYDROG. От правильного устройства обочин зависит соответствие проектных значений естественного отвода воды с дорожного полотна. Этот вопрос актуален и при прокладке нового полотна, и при ремонте дороги. Идеально для этих работ подходят укладчики HYDROG, — поясняет Александр Нелюбин.

По словам главного инженера, он производит отсыпку, уширение, уплотнение обочин любыми материалами — ПГС, щебнем, гравием, песком, горячим асфальтом. Прост в управлении, взаимодействует с любым грузовиком. Легко перемещается, так как на колесном ходу.

Устойчивому и стабильному развитию ООО «Московский тракт» способствуют и смежные виды деятельности. Компания реализует инертные материалы, например, щебень. Запущен завод по изготовлению

битумной эмульсии, на которую есть стабильный спрос у дорожников. Противогололедные реагенты, битумную мастику для заливки швов, которые производит ООО «Московский тракт», охотно приобретают дорожники из других городов.

В партнерах предприятия — ведущие банки региона. О его солидной репутации и хорошей кредитной истории говорит руководитель дирекции ВТБ по Иркутской области Александра Макарова: «Московский тракт» — наш новый клиент среди предприятий дорожно-строительной отрасли Приангарья, который динамично развивается в последние годы. Уверена, сотрудничество с ВТБ позволит компании нарастить объемы работ по содержанию и строительству дорог федерального значения».

К своей работе коллектив ООО «Московский тракт» подходит со всей ответственностью. Для многих автодорога М53 «Байкал» стала семейным делом — на предприятии трудится 20 династий! Это помогает не только сохранять традиции профессии дорожника, но и прумножать их. Значит, можно быть уверенным, что качественных дорог в Иркутской области будет больше.

Наталья ДИМИТРИЕВА



На правах рекламы

Железнодорожники отчитались перед депутатами

Главным героем расширенного заседания Общественного совета при Законодательном Собрании, на которое были приглашены депутаты и председатели дум муниципальных образований, стала ВСЖД – один из основных наполнителей консолидированного областного бюджета (13 млрд рублей).

– Железная дорога – это индикатор стабильности развития областной экономики, и нам важно поближе узнать ее сегодняшнее состояние, чтобы успешно двигаться дальше, реализуя масштабную Программу развития Дальнего Востока и Байкальского региона, – отметила председатель ЗС Людмила Берлина, открывая встречу.

Перед началом заседания его участники могли ознакомиться с выставкой, рассказывающей о нынешних достижениях железнодорожников и о стратегии на будущее. За последние 10 лет грузооборот по ВСЖД, протянувшейся на 3,8 тыс. километров, возрос более чем на 40%, при этом дорога обеспечивает собственную погрузку 72 млн тонн. Чтобы справиться со всевозрастающим потоком грузов, увеличивается вес составов до 7,1 тыс. тонн и выше. Уже прошел первый состав с рекордным весом в восемь тысяч тонн. Технические возможности электровазов, подчеркнул начальник ВСЖД Василий Фролов, отечественного производства серии «Ермак», дают возможность водить такие «тяжеловесы», однако использование этого ресурса сдерживают станционные пути – они требуют удлинения. Именно эта задача становится сейчас одной из главных.

Большое внимание уделяется модернизации БАМа. За последние 10 лет в границах Восточно-Сибирской железной дороги на реконструкцию станций и прокладку вторых путей потрачено



5,5 млрд рублей. Эти работы будут продолжены. Как заявил Василий Фролов, уже к 2018 году пропускная способность северного хода будет увеличена в два раза. Появится возможность переложить дополнительный грузопоток с Транссиба на БАМ.

Вместе с тем Василий Фролов попросил депутатов ЗС посодействовать в быстрой прокладке ЛЭП-500, предназначенной для усиления энергоснабжения БАМа. Ее строительство было запланировано в программе модернизации БАМа на 2015 – 2016 годы, но внезапно перенесено на 2020 год.

– Без дополнительной энергетической подпитки все наши замыслы по увеличению пропускной способности могут остаться нереализованными, – пояснил начальник ВСЖД.

Стратегией развития железнодорожного транспорта России предусмотрено значительное расширение сети железных дорог, в том числе и на территории Иркутской области. От Усть-Илимска до Нижневартовска планируется проложить магистраль протяженностью в две тысячи километров. Она

даст возможность развивать более высокими темпами промышленную зону в Нижнем Приангарье и пропустить часть транзитных грузов, минуя Иркутск.

1,5 млрд рублей

**СТОИМОСТЬ
РЕКОНСТРУКЦИИ ВОКЗАЛА
ИРКУТСК-ПАССАЖИРСКИЙ**

С целью освоения месторождений полезных ископаемых, расположенных в труднодоступных северных территориях, будут построены дороги Лена – Непа – Ленск, Новая Чара – Чина, Хани – Олекминск.

Среди приоритетов ВСЖД, как сообщил Василий Фролов, находится также реконструкция и строительство вокзальных комплексов, ведь только в 2013 году дорога перевезла 3 млн пассажиров дальнего сообщения и 13,5 млн – пригородного.

За последние годы новые вокзалы появились в Тулуне, Зиме, Вихоревке, на станции Падунские Пороги. Готов проект реконструкции вокзала Иркутск-Пассажирский. Через него сегодня проходит около 3 тыс. пассажиров дальнего следования и 5,6 тыс. пассажиров пригородного сообщения. После реконструкции, стоимость которой оценивается в 1,5 млрд рублей, он сможет обслуживать более 12 тыс. пассажиров. Рядом с ним разместится гостиничный комплекс, междуто родной автовокзал и речной порт.

Более 370 млн рублей выделено в этом году на реализацию социальных проектов. В начале сентября сдан в эксплуатацию терапевтический корпус дорожной клинической больницы на станции Иркутск-Сортировочный. Его реконструкция и оснащение современной медицинской аппаратурой обошлись ВСЖД более чем в 200 млн рублей. Уже пятый год курсирует по области передвижной консультативно-диагностический центр «Академик Федор Углов». За это время выполнено 53 поездки, в ходе которых оказана медицинская помощь жителям 93 отдаленных станций.

После доклада Василий Фролов ответил на многочисленные вопросы депутатов ЗС и муниципальных дум, пообещав принять все меры по искоренению высказанных ими замечаний.

Завершилось заседание экскурсией членов Общественного совета по объектам железной дороги.

Александр ПАВЛОВ



ИЗДМ В НОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕАЛИЯХ

Отечественная экономика переживает новый виток развития, связанный с вступлением России в ВТО, введением санкций Запада и ответных мер, что в скором будущем приведет к значительному импортозамещению. Иркутский завод дорожных машин на протяжении десятилетий выпускает продукцию, которую смело можно назвать передовой. Здесь освоили производство техники, способной конкурировать с лучшими российскими и западными аналогами. Накануне профессионального праздника генеральный директор завода Ефим Дынкин рассказал о том, как ИЗДМ работает в новых экономических реалиях.



— Ефим Цодикович, те глобальные процессы, которые сегодня происходят в мировой экономике, ставят перед производителями новые задачи. У ИЗДМ они какие?

— В последние годы в нашей стране активно развивается дорожная инфраструктура, из года в год мы прирастаем новыми километрами. Без современной техники не построишь хороших дорог. Машиностроители не стоят на месте — наш завод поднимает уровень автоматизации, разрабатывает многофункциональные модели технологического оборудования, обеспечивающие высокую производительность и качество выполненных работ. Разрабатывая новую технику, мы стараемся учесть все запросы и пожелания дорожников. Кроме того, мы меняем концепцию продаж. У нас есть планы на время отдавать дорожным организациям в эксплуатацию опытные образцы для испытаний и доработки. Кроме того, мы занимаемся разработкой и изготовлением металлоконструкций по индивидуальным заказам, выполняем весь комплекс конструкторских работ и сертификацию.

— Какая сегодня дорожная техника востребована предприятиями?

— Универсальная. Не каждое предприятие, которое занимается строительством или ремонтом дорог, может позволить себе приобретение новой техники. Поэтому мы делаем и глубокую модернизацию старой, придаем ей новые качества, расширяем технические возможности, снижая затраты на дополнительное оборудование.

Наши специалисты вполне успешно занимаются проектированием приводов. Мы были одними из первых, кто разработал быстростъемное оборудование гудронатора СД-205 для комбинированных дорожных машин. Это позволило создать гудронатор для комплекса летнего оборудования машин

КДМ, в результате отпала необходимость в приобретении специального автомобиля.

Также мы стали выпускать принципиально новое оборудование — мини-автогудронатор МАГ. Эта миниатюрная машина — настоящий прорыв в области конструирования универсального оборудования для дорожной отрасли. В состав автогудронатора входит комплект быстростъемного инструмента — более десяти наименований. Силовая установка — компактная гидравлическая станция обеспечивает работу всех технологических механизмов. В МАГе применен распределитель с боковым сдвигом. Он позволяет при продольной стыковке не наезжать на уже обработанный участок. Мгновенный запуск и остановка распределения битума производятся оператором из кабины.

— Еще одно перспективное направление, которым занимается ИЗДМ, — изготовление дорожных знаков. Каких успехов вам удалось достичь?

— Мы занимаемся не только изготовлением, но и эксплуатацией дорожных знаков. В последнее время безопасности дорожного движения, изменились правила дорожного движения. Это привело к значительному увеличению числа дорожных знаков. И мы разработали новые технологии их установки. Результаты нашей работы иркутяне могут видеть на улицах города. Нам удалось разработать технологию все-сезонной установки дорожных знаков без разрушения асфальтового покрытия и без повреждения коммуникаций. Это позволило повысить надежность и качество их установки. Наш опыт был применен при установке информационных щитов водоохраных зон в Иркутске. Данные щиты установлены вдоль рек — Иркутка, Ушаковки, Ангары, Каи. Заказчиком выступило



Быстростъемный гудронатор СД-205



Мини-автогудронатор МАГ (СД-105)

областное министерство природных ресурсов и экологии. При монтаже конструкций мы использовали универсальное оборудование погрузчика GCB, для которого разработали новую сваебойную насадку. Несмотря на зимний период, мы справились с поставленной задачей в отведенные сроки.

Хочу подчеркнуть, что будущее машиностроения за новыми технологиями. ИЗДМ находится в постоянном поиске инновационных решений. Для достижения этой цели мы совершенствуем материально-техническую базу, внедряем новые технологии в собственное производство и устанавливаем современное оборудование.

— Накануне профессионального праздника несколько слов пожеланий тем, чья жизнь связана со строительством и ремонтом дорог.

— В нынешних условиях трудно переоценить значение автомобильных дорог в развитии экономики страны, их влияние на развитие предпринимательства, расширение торговли, увеличение динамичности жизни во всех субъектах Федерации, а также на качество жизни

отдельно взятого гражданина России. Значительно возросшее за последние годы количество автомобилей на наших дорогах ставит перед дорожниками новые сложные задачи по содержанию и сохранению сети автомобильных дорог, и во многом именно на их плечи ложится груз ответственности за безопасность транспортного процесса. Желаю, чтобы качество российских дорог всегда было на высоком уровне, чтобы у дорожников была ясная перспектива, чтобы они могли инвестировать средства в техническое оснащение своих предприятий. Коллектив ИЗДМ всегда готов обеспечить отрасль качественной современной техникой. С праздником!

Наталья ДИМИТРИЕВА



Академик дорожных дел

Сергей Семенович Шабуров знает о дорогах абсолютно все! Он академик Академии транспорта РФ, почетный работник транспорта РФ, почетный дорожник РФ, заслуженный строитель России, кавалер ордена Почета, кандидат технических наук, профессор кафедры автомобильных дорог НИ ИргТУ. А еще его знают как философа, поэта, психолога. Словом, человек с широким творческим кругозором, увлекающийся и увлеченный. Если начнет рассказывать о своей работе, автомобильных дорогах – заслушаешься.



В трудовой биографии Сергея Семеновича есть строки, как он работал мастером, прорабом, инженером, начальником строительно-дорожного управления, был депутатом областного парламента. А с 2001 года служит в ОАО «Труд», куда его пригласил работать основатель предприятия и трижды депутат Госдумы Юрий Тен.

Жизненные университеты

Будущий академик дорожных дел родился в далеком поселке Ерцево, что в Архангельской области, куда в поисках счастливой доли перебралась семья Шабуровых с Вологодчины. Он был младшим из семерых детей. Когда старшие разъехались по городам и весям необъятной страны, на него, как единственного оставшегося в семье мужчину, легли заботы о маме и сестренке. Уже с пятого класса он косил траву, пилил и рубил дрова, выполнял другие работы по хозяйству.

В поселке была прекрасная школа-десятилетка и клуб, служивший культурным центром. А еще много сосланных из Ленинграда на поселение талантливых музыкантов, художников, поэтов. Дом Шабуровых стоял рядом с поселковым клубом, в котором по выходным танцы, а по будням репетиции художественной самодеятельности, духового и струнного оркестров. Сергей часами проводил здесь время: вначале выучился играть на гармошке, затем переключился на баян. А еще увлекся спортом, почти ежедневно бегал на лыжах.

Как многие мальчишки послевоенного времени, после школы он отправился поступать в летное училище. Но мечты о небе пришлось оставить. Его небольшой рост стал единственным барьером на пути к заветной цели. «Четырех сантиметров не хватало», — вздыхал Сергей по возвращении домой.

Однако в поселке долго не задержался. Пару месяцев спустя отправился в Казахстан, где обосновались старшие

**Люди – дороги...
Сплошные тревоги.
Как там на трассе?
Быть может, ненастье?
Быть может, сегодня случилось несчастье?
Там редки удачи,
Там радости редки.
Там трудно даются пикетные метки.
Не многие выдержат
Жаркий пот,
А если не выдержал –
Значит, не тот.
А если уж праздник –
Забудем тревоги.
Я тост поднимаю
За наши дороги!**

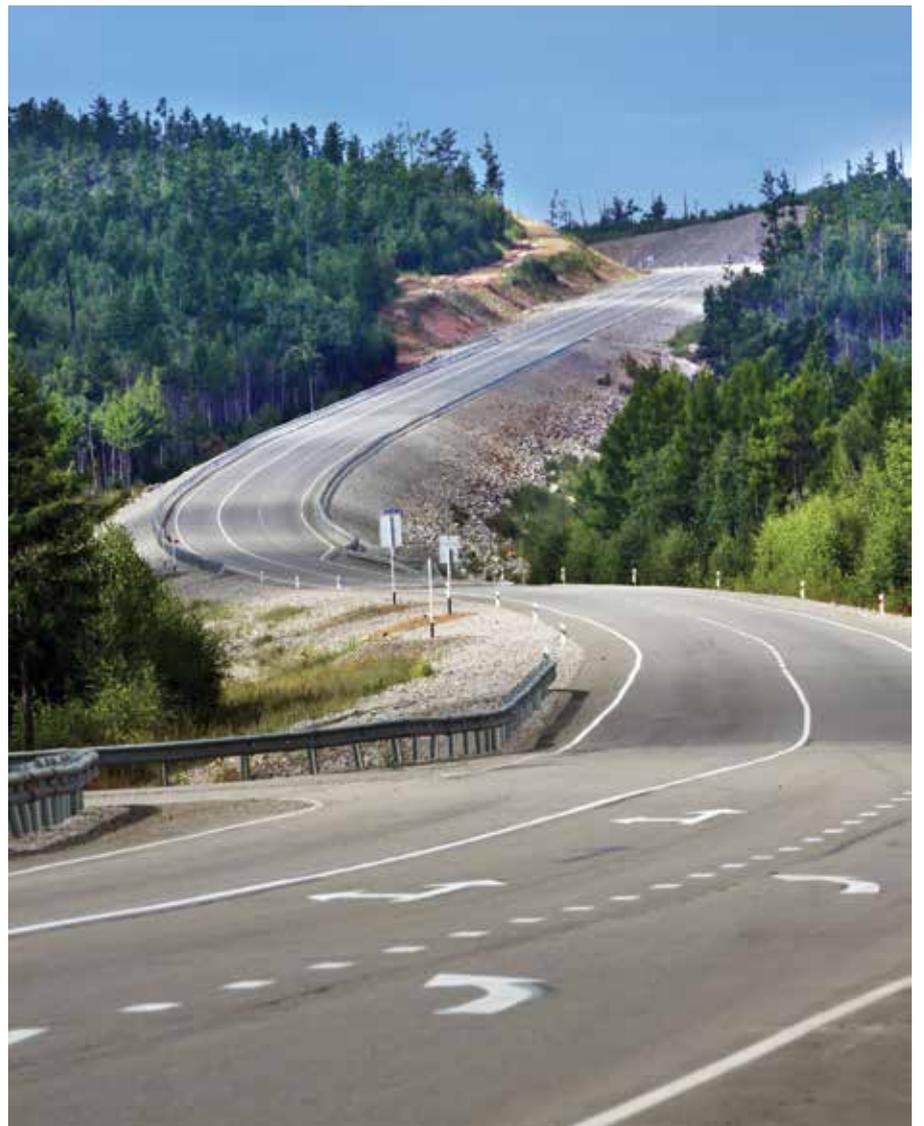
братья. В Павлодаре устроился на стройку машинистом растворомешалки. Днем работал, а вечером грыз гранит науки, готовясь к поступлению в Томский инженерно-строительный институт. Уже будучи дипломированным специалистом, по распределению попал в дорожно-строительный трест города Иркутска.

Пионер сибирских дорог

Первые километры дорог строил по маршруту Оса – Усть-Уда: вначале в должности мастера, затем прораба, а вскоре возглавил ДСУ-5, которое и «распечатало» дорогу Иркутск – Качуг.

— Дойдешь, парень, до Качуга — памятник поставим, — шутили руководители области.

В то, что дорогу удастся быстро сделать, тогда мало кто верил, исключая Шабурова. За первые восемь лет он исходил ее всю — от пикета к пикету, от моста к мосту, от трубы к трубе. Комплектовал мобильные механизированные отряды по земляным работам, выбивал деньги и лимиты, собирал вокруг себя лучших механизаторов. Однако с первого захода ему удалось довести трассу лишь до Усть-Орды. Вскоре его перевели в областное управление дорог заместителем начальника, а в 1980-м назначили управляющим треста Сиб-



дорстрой с заданием проложить 400 км дороги от Тобольска до Сургута.

Для экономического рывка Советскому Союзу нужна была нефть. Без дорог в Западной Сибири невозможно было осваивать углеводородные запасы. Пока ремонтировали и перестраивали общежитие, трест разместился в трех вагончиках, а его управляющий работал в гостинице. Шабуров принимал людей, комплектовал ДСУ, создавал вдоль трассы базы, собирал вокруг себя талантливых инженеров-единомышленников. В считанные недели открыли и прописали по трассе четыре дорожно-строительных управления. А трасса — не что иное, как сплошные мари и болота. Работа адова. Конструкции были сложными: земполотно, аэродромные плиты... В местах просадки их снимали, выравнивали полотно и уж затем окончательно монтировали, а сверху укладывали асфальт. Получилось что надо.

— Я проехал по ней спустя десять лет после ввода — шикарная дорога, вся в асфальте, словно невеста на выданье, — не без гордости заметил Сергей Семенович. — А ведь техника была не чета сегодняшней, но был энтузиазм, была молодость, была вера в нужность твоего дела.

В 1985 году Сергей Семенович переехал в Иркутск, на прежнее место

работы. А когда начальник Иркутскавтодора вышел на пенсию, возглавил управление. Встав у руля, Шабуров принялся строить производственные базы подразделений, обновлять технику, модернизировать асфальтовые заводы, строить дорожно-учебный комбинат и жилье.

— Когда я возглавлял Иркутскавтодор, много чего удалось сделать. Но до сих пор не выполнена одна из главных задач — из Бодайбо, Мамы, Казачинского, Киренска и Ербогачена до сих пор нет наземного выхода к областному центру, — с сожалением говорит Шабуров. — При короткой навигации по рекам, отсутствию железной дороги, при сумасшедших ценах на авиабилеты люди, живущие там, обречены на прозябание. Бездорожье для жителей северных территорий настоящая трагедия. И эту проблему нужно решать как можно скорее, пока не начался массовый отток населения.

Лебединая песня по имени «Амур»

Своей лебединой песней он считает дорогу Чита — Хабаровск «Амур». Первые ее ноты он исполнил в должности главного инженера ЗАО «Труд» в 2001 году. От просеки до укладки последнего километра, оставаясь один на один с доро-

гой, «трудовцы» с честью выходили из любых испытаний. Благодаря их смекалке и самоотверженности «Амур» с каждым годом становился все «полноводней».

Когда начали класть асфальт на дороге, в подразделениях у многих опыта было мало. В каком месте поставить завод, как правильно расставить технику, организовать производственный процесс? Вроде и проект имеется, а какое конкретно инженерное решение принять, никто, кроме Шабурова, толком не знает. А уж что касается техники, внедрения новых технологий, тут он даст фору любому.

Испытания «амурскими верстами» прошли отечественные тяжелые бульдозеры Т-35 и экскаваторы фирмы Liebherr, немецкие виброкатки HAMM. Кстати, у последних тяжеловесов великая сила воздействия на грунт: один каток на полтора метра вглубь пробивает!

— Новая немецкая техника способна была работать при очень низких температурах. В Читинской области, например, морозы под минус сорок — обычное явление. «Немцы» отлично себя зарекомендовали не только в горах Скандинавии и на севере Европы. Им по зубам пришлось и скальные грунты в Зилово и Могоче, — вспоминает Сергей Шабуров.

В Чернышевском и Шилкинском филиалах успешно прошли обкатку и внедрялись новые конструктивные решения по устройству дорожной одежды. Коллективом впервые применена отработанная Западом технология ресайклирования. Также «трудовцы» начали внедрять прикромочные лотки из асфальтобетона, которые оказались надежнее и долговечнее. Кроме того, на «Амуре» была отработана технология открытых битумно-минеральных смесей. Это хорошая альтернатива поверхностной обработке, которая традиционно применяется в дорожном строительстве. Среди достижений технологии — увеличение срока службы дорожного полотна, хороший коэффициент сцепления. Также коллектив «Труда» при строительстве нескольких мостов использовал гофрированные металлические трубы диаметром от 1,5 до 8 метров, позволившие уйти от весьма затратных и трудоемких процессов по сооружению опор и пролетных строений, отказаться от услуг субподрядчика, что при недостатке времени для предприятия было чрезвычайно важно. А в итоге — огромная экономия средств и времени.

— Нельзя умолчать и о путепроводе через Транссибирскую железнодорожную магистраль. Это поистине уникальное сооружение протяженностью 97 и высотой до 10 метров. Объект подобной конструкции на дороге Чита — Хабаровск в Читинской области был построен впервые. При этом освещенный. Представляете радость жителей затерянного Жирекена, увидевших ночью огни над своим поселком и путепроводом! — вспоминает Шабуров.

Уникальность трассы Чита — Хабаровск, отмечает почетный дорожник, и в ее расположении, и в гидрогеологических условиях. Она проходит по малонаселенным районам, в скоплении обломков горных пород, которые приходилось взрывать динамитом, так как никакая техника скальный грунт не брала. О размерах выемки в один миллион кубометров

можно получить представление, побывав на перевале Юрия Тена, где каньон достигал 40-метровой глубины.

«Амур» стал настоящей школой жизни для всех. Свои знания и опыт Сергей Семенович передает студентам в ИрГТУ: «Главное в нашей профессии, чтобы дорога не кончалась в тебе самом. И главное, чтобы ты сам не остановился. В зной и стужу, дождь и ветер дорожник всегда на своем рабочем месте, «огороженным горизонтом, закрытым небом».

Взгляд эксперта

Сергей Семенович Шабуров не торопится на заслуженный отдых. Наоборот, он использует любую возможность, чтобы не просто говорить о проблемах в дорожной отрасли, но и предлагать конкретные пути их решения.

— Сегодня мы все занимаемся укладкой асфальтобетона, при этом прекрасно понимая, что это нежесткое покрытие с низкой морозостойкостью, износостойкостью. Работает асфальтобетон, особенно в условиях нарастания максимальных нагрузок, от двух до пяти лет. Нарращивать сеть автомобильных дорог, делая ставку только на асфальтобетонную технологию, просто опасно. На поддержание такой системы в стабильном состоянии будут уходить гигантские средства. К этому следует добавить очевидную тенденцию увеличения стоимости органического сырья, запасы которого не безграничны, и стоимости главного компонента асфальтобетона — битума.

Бетонные дороги долговечнее асфальтобетона в пять-шесть раз и служат не менее 25 лет без капитального ремонта. При ставке на бетон сверхпрочных марок срок службы дорог может достигать 50 лет и более — со временем этот материал становится только прочнее. Однако доля таких дорог в России составляет не более одного-двух процентов. В США, Европе и Китае — сотни тысяч километров высококлассных дорог с цементобетонным основанием, на которое нанесен тонкий слой асфальта.

Монолитное покрытие дорог в зоне вечной мерзлоты невозможно. Ставку нужно делать на сборные цементобетонные конструкции. Более чем тридцатилетний опыт эксплуатации тридцатиклометрового участка автомобильной дороги Тулун — Братск в Иркутской области и почти четырехсоткилометрового участка автомобильной дороги Тобольск — Сургут в Тюменской области с использованием в основаниях сборных предварительно-напряженных цементобетонных плит ПАГ-14, дорожных плит ПДН-18 показал высокую эффективность работы таких конструкций без капитального ремонта в условиях Сибири.

Еще один момент, на который хотелось бы обратить внимание. В распоряжении дорожников уже есть множество различных современных материалов, добавок, позволяющих добиваться большой эффективности работы, продлевать долговечность конструкций. Но можем ли мы воспользоваться этими разработками? Во многих региональных дорожных программах на НИОКР — ни одного рубля. Региональной сети местных дорог необходимы относительно про-



стые решения. Дешевые конструкции, основанные на широком применении местных каменных материалов и грунтов, органических и неорганических вяжущих, отходов промышленного производства, а также технологии, давно известные и апробированные в других регионах России. Нужно только научно доказать их эффективность. Сегодня отсутствуют экспериментальные работы, которые позволяют оценить эффективность существующих разработок.

О какой опытно-экспериментальной работе, о каком мониторинге, о каком наблюдении можно говорить? Необходимо организовать научно-технические

советы при региональных министерствах, проводить отбор, анализ всего нового, что существует не только в данном регионе, объединить научно-технический потенциал каждого края, каждой области — то есть подняться миром, параллельно разрабатывая временные региональные стандарты, позволяющие внедрять ту или иную технологию, апробировать ее, делать выводы и заключения. Потому что ждать — долго, а мы хотим и можем строить качественные, долговечные и безопасные дороги уже сегодня, — убежден почетный дорожник.

Наталья ДИМИТРИЕВА

Поисковики вышли на след военного самолета Р-39 «Аэрокобра», который во время Великой Отечественной войны предположительно упал в Чунском районе Приангарья. Во время экспедиции, завершившейся в начале октября, были найдены два обломка американского истребителя, однако сам фюзеляж, а главное, останки пилота еще предстоит найти.

Аэродромы, расположенные на территории Иркутской области, на протяжении всей Великой Отечественной войны принимали самолеты, перегоняемые по ленд-лизу из США на нужды Красной армии, сражающейся с фашизмом. Эти перелеты с Аляски через Берингов пролив, а затем через огромную территорию Советского Союза нередко заканчивались авиакатастрофами, связанными с техническими неисправностями. Разбившиеся самолеты и тела пилотов не всегда удавалось найти сразу в бескрайних таежных просторах, поэтому поиски продолжаются и по сей день, спустя 69 лет со дня Великой Победы.

Одним из до сих пор не найденных истребителей является самолет Р-39 «Аэрокобра» с бортовым номером 220519, которым управлял летчик Григорий Чуйко. 24 октября 1943 года он взлетел с запасного аэродрома в Нижнеилимском районе и пропал, предположительно, в Чунском районе. Ни самолет, ни летчик так и не были найдены, и имя кавалера ордена Красной Звезды капитана Григория Петровича Чуйко так и числится в списке пропавших без вести.

Через 70 лет, в 2013 году, при тушении лесного пожара парашютистами-десантниками в чунской тайге случайно был обнаружен дюралевый обломок. С помощью историка Михаила Денскина, давно уже занимающегося исследованиями авиатрасы «Аляска — Сибирь», было высказано предположение, что этот кусок металла является частью обшивки самолета «Аэрокобра», причем именно того истребителя, которым управлял Григорий Чуйко.

— Тогда и было решено направить экспедицию к месту поиска летательного аппарата, — рассказывает началь-

По следам «Аэрокобры»

Поисковики вышли на след упавшего самолета времен войны



Теперь доставленные на большую землю фрагменты самолета будут отправлены на экспертизу во Всероссийский институт авиационных материалов, чтобы там сделали точное заключение — действительно ли куски металла являются частью истребителя.

ник ОГБУ «Иркутская авиабаза» Леонид Кривоногов. — В поисковую группу вошли наши специалисты, а также работники «Авиалесоохраны», сотрудники ГУ МЧС по Иркутской области и местные жители, всего 31 человек. И с 30 сентября этого года мы начали поиски пропавшего пилота.

И хотя место, где обнаружили первый фрагмент, было известно, группе пришлось пройти немало таежных лесов, прежде чем найти еще один след самолета. 2 тыс. гектаров леса прошагали поисковики. Сначала было исследовано восточное и южное направление в радиусе полутора километров, затем решили идти на запад. Наконец-то на расстоянии 2 км от фрагмента, найденного в прошлом году, был обнаружен еще один

металлический предмет. А 84 метрами западнее лежал и третий кусок металла.

— Условия были тяжелые, там непроходимая тайга и болото. И когда, казалось, мы вышли на след, резко испортилась погода, пошел мокрый снег, и нам пришлось сворачивать экспедицию, — говорит начальник отдела ФБУ «Авиалесоохрана» Алексей Нарышкин.

По словам поисковиков, когда были найдены первые обломки самолета, они испытали необычное вдохновение, казалось, что цель вот-вот будет достигнута. Но суровая сибирская тайга такова, что, если задержишься хотя бы на день в ненастье, рискуешь остаться там навсегда.

Теперь доставленные на большую землю фрагменты самолета будут отправлены на экспертизу во Всероссийский институт авиационных материалов,

чтобы там сделали точное заключение — действительно ли куски металла являются частью истребителя.

Но уже сейчас исследователи практически не сомневаются, что это именно та «Кобра», на которой летел Григорий Чуйко. Так, известно, что еще в 70-х годах примерно в этом районе геологи видели в болоте упавший самолет. А в 1996 году при тушении пожара летчик, перевозивший парашютистов-десантников, с воздуха обнаружил объект, похожий на истребитель.

С момента аварии прошло уже более 70 лет. Поисковики говорят, что примерно такой же возраст и у деревьев, растущих здесь, а это означает, что Григорий Чуйко, скорее всего, пытался посадить самолет на местности, где леса не было вообще либо он был еще очень молодым.

— Если мы найдем «Аэрокобру», то маловероятно, что сможем ее вытащить из леса, за это время деревья наверняка проросли через фюзеляж. Но это не главное, ведь наша цель — найти останки пилота, чтобы похоронить и увековечить его память, — пояснил Алексей Нарышкин.

Уже решено, Григорий Чуйко будет похоронен в Чунском районе. А в поселке Чуна ему установят памятник рядом с монументом в честь еще одного летчика-перегонщика Никитина.

Правда, к следующей экспедиции еще надо основательно подготовиться. Скорее всего, в апреле в районе предполагаемого места падения будет подготовлена площадка для вертолета. А сами поиски продолжатся в сентябре, ведь это лучшее время как по погодным условиям, так и по видимости (листва уже опадает и не мешает обзору). Поисковики надеются на помощь федеральных структур и областного правительства, чтобы был выделен так необходимый для экспедиции вертолет. В год празднования 70-летия Великой Победы это бы стало значительным вкладом в увековечение памяти погибших советских летчиков.

Иван МАМОНТОВ

Межбюджетные трансферты на авиаперевозки в Тофаларию увеличены

На очередной сессии Законодательного Собрания Иркутской области принят проект закона «О внесении изменений в Закон Иркутской области «Об областном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов». Одной из существенных поправок в законе по предложению правительства региона стало увеличение межбюджетных трансфертов на авиаперевозки в Тофаларию.

Из-за роста цен на топливо и другие услуги, обеспечивающие полеты, количество авиарейсов в Тофаларию в 2014 году сократилось. Так, на 1 октября этого года сюда выполнено 73 рейса, а также дополнительно отправлено 20 рейсов санитарной авиации.

Компенсация транспортных услуг по перевозке пассажиров составила с начала года более 20 млн рублей. А это 67,3% от плановых показателей. В результате (по данным на конец сентября) в аэропорту Нижнеудинска скопились очереди из людей, желающих попасть в Тофаларию.

Тофы (среди них женщины и дети) не могли улететь домой неделями.

Напомним, ситуация обострилась в Приангарье с июля 2014 года. Тогда жители трех поселков Тофаларии написали коллективную жалобу уполномоченному по правам человека в регионе Валерию Лукину. Он, в свою очередь, обратился в правительство региона с просьбой разобрататься в ситуации.

Первоначально в проекте закона предусматривалось выделение на эти цели 4,924 млн рублей. При обсуждении данного вопроса на сессии депутаты Законода-

тельного Собрания одобрили поправку на выделение дополнительно 2,1 млн рублей. Средства будут направлены на доставку в территорию медперсонала и увеличение количества рейсов до конца года.

В правительстве Иркутской области пообещали проработать весь объем вопросов, касающихся обеспечения жизнедеятельности малочисленных народов, максимально учесть все финансовые статьи расходов, чтобы предусмотреть их в региональном бюджете на 2015 год.

Юрий ЮДИН

Для российского бизнеса двери в Китай открыты

С кратковременным визитом Иркутск посетила группа экспертов Китайской академии современных международных отношений во главе с профессором Фэн Юйцзюнем. В состав академии входит более десятка институтов, занимающихся изучением стран Европы, Америки, Африки и Азии и дающих свои рекомендации высшему эшелону власти КНР.

Предметом исследования института, возглавляемого профессором Фэн, является Россия.

— Мы поддерживаем тесные контакты как с российскими научно-исследовательскими институтами, так и с вузами, — рассказал господин Фэн. — У нас сложились давние партнерские отношения с Институтом Дальнего Востока РАН и Российским институтом стратегических исследований, который, собственно, и пригласил нас посетить Восточную Сибирь и Дальний Восток в рамках научного обмена. Кроме Иркутска мы планируем побывать в Чите, Хабаровске и Владивостоке.

— Как вы оцениваете возможности партнерства с Иркутской областью?

— Первое мое знакомство с Россией началось именно с Иркутска. Случилось это 20 лет назад, когда я еще учился в аспирантуре. С тех пор очень многое изменилось. Как я вижу, он получил очень большое развитие по сравнению с прошлым. И хотя Иркутск не самый близкий сосед Китая, экономические связи с нашей страной у него достаточно крепкие. Особенно в лесной промышленности и строительстве. И наши северо-восточные провинции проявляют значительный интерес к наращиванию этих связей.

— В каких областях, на ваш взгляд, можно было осуществить обоюдовыгодное сотрудничество?

— В энергетической сфере мы уже получили очень большой прогресс. Нефтепровод «Восточная Сибирь — Тихий океан» уже построен и имеет ответвление от Сковородино на китайский Дацин. Он начинается в вашем регионе и во многом загружается именно иркутской нефтью. С 1 сентября началась прокладка в Китай газопровода «Сила Сибири». И опять ваша область играет главную роль в этом мегапроекте. Сотрудничество может развиваться и в лесной промышленности. Важно не просто покупать лес и везти его за границу, как это происходит сейчас, а перерабатывать на месте. Наши предприниматели и банки готовы вкладывать деньги в совместные предприятия по деревообработке и производству целлюлозы.

— В России принята программа развития Дальнего Востока, в Китае — программа «Стратегия восстановления Северо-Востока Китая». Возможно сотрудничество в контексте этих двух программ?

— Президенты наших стран еще в 2009 году подписали в Нью-Йорке, будучи на сессии ООН, соглашение о взаимодействии российского Дальнего Востока и китайского Северо-Востока. В рамках этого соглашения намечено осуществить более 200 совместных проектов. Один из них — строительство железнодорожного моста через Амур в районе Благовещенска. Это важная инфраструктура для дальнейшего увеличения торгового оборота. Я особо хотел бы подчеркнуть тот момент, что в последнее время, особенно в прошлом году, китайские инвестиционные вклады в экономику России очень быстро возрастают. Китай занял четвертое место по объему иностранных инвестиций, особенно в Дальний Восток. И это, я думаю, не предел.



— У вас много соперников, желающих экономического сближения с Россией: Япония, Южная Корея. Вас не пугает наличие конкурентов?

— Бесспорно, чем больше партнеров, тем лучше для России. Особенно для развития Дальнего Востока. Но мы понимаем, что у Китая побольше возможностей и потенциала. Япония присоединилась к экономическим санкциям против России и тем самым как бы отрезала путь к активному сотрудничеству. Мешает и то, что в Японии сейчас складывается не очень благоприятная экономическая ситуация. Да, Южная Корея очень активно инвестирует в Дальний Восток. Но согласитесь, возможности Южной Кореи несопоставимы с потенциалом Китая. У нас большой рынок. А это немаловажный фактор экономического сотрудничества. Китай хочет импортировать из России не только энергоносители и лес, но и покупать российскую промышленную продукцию. В том числе и продукцию совместных предприятий.

— Созданных на территории России?

— Не только России, но и Китая. Для российских предпринимателей это может быть даже выгоднее. У нас ниже проценты банковских кредитов, которые они могут взять. Тем более что курс юаня очень стабильный. Это делает создание предприятий весьма привлекательным.

— Вы хотите сказать, что для российских предпринимателей двери в Китай открыты.

— Совершенно открыты. Собственно, вся наша поездка направлена на создание режима наибольшего благоприятствования как для российского, так и для китайского бизнеса. Свое видение будущего сотрудничества мы представим правительству Китая.

Олег ГУЛЕВСКИЙ

Малому бизнесу необходима поддержка

Инфраструктуру поддержки предпринимательской деятельности в Приангарье обсудили в рамках выставки «Земля Иркутская». Доля малого и среднего бизнеса в валовом региональном продукте Иркутской области небольшая, она вдвое меньше среднероссийского уровня. Предпринимательству необходимо оказывать всяческую поддержку, в том числе льготными кредитными продуктами, а также упрощением бюрократических процедур, считают участники круглого стола.

В Иркутской области один из самых высоких в Сибирском федеральном округе уровень безработицы среди экономически активного населения, этот показатель составляет более 8%. Причем 75% безработных приходится на наиболее активных людей в возрасте 20 — 40 лет.

— Эти люди — потенциал для развития предпринимательства в нашем регионе. Сейчас доля малого и среднего бизнеса в валовом региональном продукте (ВРП) составляет всего 10,5%, в то время как в целом по России — 21%. Вклад предпринимателей в российскую экономику можно оценить в доходе — 2981 рубль на душу населения, но в Приангарье — только 836 рублей, — сообщила директор Центра поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства в Иркутской области Алена Карасева.

По словам участников круглого стола, за последнее время проделано немало работы по созданию инфраструктуры поддержки предпринимательской деятельности. В правительстве Иркутской области была создана исследовательская группа, которая изучала опыт других регионов, где малый и средний бизнес более развит, а также зарубежный опыт — США, Южной Кореи и Великобритании. Один из проектов, предложенных исследовательской группой, — создание в муниципальных образованиях технопарков при экспортоориентированных предприятиях. По задумке инициаторов проекта, малый и средний бизнес будет специализироваться на переработке сырья, тем самым создавая прибавочный продукт.

Специально для предпринимателей в регионе создан «Иркутский областной гарантийный фонд», помогающий бизнесу получать кредиты по упрощенной схеме. Фонд выступает поручителем перед банком, и предпринимателю не надо искать залог под будущий кредит.

— По нашим подсчетам, 1 рубль, выделенный под поручительство фонда, привлекает в экономику Иркутской области дополнительный 21 рубль. Мы работаем в половине муниципальных образований, но пока большинство обращений приходится на Иркутск, так что предпринимателям из других городов и районов есть к чему стремиться, — рассказал руководитель фонда Анатолий Коляда.

В Приангарье в ближайшее время будут запущены еще два проекта по развитию инфраструктуры малого и среднего предпринимательства — акселератор, который направлен на развитие существующих бизнесов, а также проект «Сто бизнесов для жизни», рассчитанный на начинающих бизнесменов.

Иван МАМОНТОВ

Увлекательные тематические блоги

Самые актуальные новости

Достоверная информация

Лучшие статьи авторов газеты «Областная»

Пресс-конференции онлайн

Прямые трансляции знаковых событий Иркутска

Опросы, голосования и дискуссии

«Битва фотографов», «Иркутск глазами прохожих»

и другие специальные проекты

Благотворительность

Эксклюзивные фоторепортажи

И многое другое...



OGirk.ru

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

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

Учредители:
Законодательное Собрание Иркутской области,
Правительство Иркутской области.

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

Редакция:
ОГКУ «Редакция газеты «Областная»

Издатель: ОГАУ «Издательский центр»

Адрес редакции и издателя:
г. Иркутск, ул. Пролетарская, 8

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

Главный редактор
Нина Озерникова

Выпускающий редактор
Наталья Мустафина

Дизайнер
Валентина Головщикова

Репортерская группа:
Олег Гулевский,
Юлия Ульбина,
Юлия Мамонтова,
Иван Мамонтов,
Елена Пшонко

Использованы фото:
Алексея Головщикова,
Ларисы Федоровой

Рекламная группа:
Надежда Дормидонова,
Анна Кривецкая,
Лилия Шустерман

Газета подписана в печать:
16.10.2014 г. в 18.00
Отпечатано в типографии объединения «Облмашинформ» ООО «Бланкиздат», г. Иркутск, ул. Советская, 109г

Заказ
Тираж 3500 экз.

Цена свободная
Телефоны для справок:
(3952) 500-902, 500-903
e-mail: og@ogirk.ru