

ТРАНСРОССИЯ



27-30 АПРЕЛЯ 2010
МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

500 экспонентов • 33 страны-участницы • 15 000 посетителей-специалистов • 16.000 кв. м экспозиции

ОРГАНИЗАТОР:




ITE LLC Moscow
Выставки и Конференции
www.ite-expo.ru

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
СПОНСОР:

PLASKE
ПЛАСКЕ
Энергия движения

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ПАРТНЕР:

РНД-партнер

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
МЕДИА-ПАРТНЕР:

Гудок

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
МЕДИА-ПАРТНЕР:

ТРАНСПОРТ

Реклама

ТСР

Транспорт
и дороги
России

стр. **21**

т р е н д ы | с о б ы т и я | р ы н к и

Мост на остров Русский

стр. 16

Образование
и подготовка кадров

стр. 137

Сильная железная дорога —
сильный регион

стр. 125



стр. **18**

**Сергей
ГЕНЕРАЛОВ**

председатель совета
директоров ОАО «ДВМП»,
президент Транспортной
Группы FESCO:

**«Год 130-летия компании Дальневосточное морское пароходство
проживет под лозунгом: «Гордимся прошлым, уверены в будущем!»»**

IV Универсальная выставка

ФИНАНСОВЫЙ САЛОН

Салон проводится одновременно и на одной площадке с выставкой «Салон недвижимости 2010»

VII Уральская финансовая ярмарка

22-24 апреля 2010

- Банки, ипотечное кредитование, программы для малого бизнеса
- Инвестиционные компании, презентации новых финансовых продуктов
- Государственный и негосударственные пенсионные фонды
- Страховые компании
- Мастер-классы, семинары участников

Время работы выставок: 22, 23 апреля с 10.00 – 18.00
24 апреля с 10.00 – 14.00

Организаторы

«СоюзПромЭкспо»

(343) 371-19-50

mail@souzpromexpo.ru

СОЮЗПРОМЭКСПО

Организация и проведение выставочно-ярмарочных мероприятий в России и за рубежом

Уральский филиал

НАУФОР

(343)365-86-35

При поддержке Правительства Свердловской области

XIV Международная специализированная выставка газовой промышленности и технических средств для газового хозяйства

РОС-ГАЗ-ЭКСПО

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГАЗОРАСПРЕДЕЛЕНИЮ И ГАЗОПОТРЕБЛЕНИЮ



Организаторы:
ОАО «Газпром» и «Газпромрегионгаз»,
НП «Национальная Газомоторная Ассоциация»

25-28 мая
Санкт-Петербург '10

Организаторы выставки:



Адрес «ФАРЭКСПО»:

Петербургский СКК,

пр. Ю. Гагарина, 8

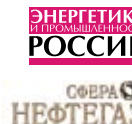
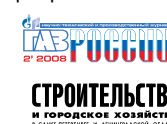
www.farexpo.ru

gas@orticon.com

тел: +7 (812) 777-04-07

+7 (812) 718-35-37

Информационные партнеры



Генеральный
Интернет-партнер



федеральный деловой журнал



№ 3 (39) апрель 2010

Директор Яков А. ШЕХТЕР

Редакционный отдел

Главный редактор Татьяна КРЕМЛЕВА
Заместитель главного редактора Ирина СИЛС
Выпускающий редактор Ирина ИСТОМИНА
Журналисты: Юлия СМЕРНОВА,
Мария ТИХОМИРОВА
Корректор Светлана МЕЛЬНИКОВА
Макет, верстка, инфографика
Алексей КЛЕМЕНТЬЕВ, Жанна КОЛЫГАНОВА
Макет Сергей ШЕВЧЕНКО

Рекламный отдел

Руководитель Елена ТАГИЛОВА
Специалисты по рекламным проектам
Александра БЕЛЫХ, Светлана ОРКИНА,
Юлия СУРИМОВА, Ирина БЕЛЯЕВА,
Елена ЗИНОВЬЕВА, Анна БЕЗГОДОВА,
Юлия ЕГОРОВА, Юлия ШПАКОВА,
Наталья ДАНИЛОВА
Ответственный секретарь Татьяна ЛАВРЕНКО

Журнал зарегистрирован

Управлением Федеральной службы по надзору
за соблюдением законодательства
в сфере массовых коммуникаций и охране
культурного наследия по УрФО
17 августа 2006 г. ПИ № ФС11-0811

Учредитель и издатель

ООО «Компания «Реал-Медиа»
Генеральный директор Виктор УСЕНКО

Адрес издателя и редакции

620219 Екатеринбург, просп. Ленина, 49, офис 8
Телефон/факс (343) 371-19-18 (многоканальный)
E-mail: tsr@real-media.ru
Номер подписан в печать 12 апреля 2010 года

Отпечатано в ОАО «ИПП «Уральский рабочий»

620041 ГСП-148, Екатеринбург, ул. Тургенева, 13
Заказ № Тираж 5000 экз. (1-й завод — 2500)
Отпечатано в соответствии с качеством
предоставленного оригинал-макета.

Перепечатка материалов возможна только
по письменному согласованию с редакцией.
Ссылка при цитировании обязательна.
В издании использованы иллюстрации,
полученные от представленных
в журнале предприятий и физических лиц.
За содержание рекламных публикаций
ответственность несут рекламодатели.
Рекламуемые в издании товары подлежат
обязательной сертификации.

Цена договорная.

Знаками **T** и **C** отмечены редакционные
материалы. Статьи, отмеченные знаком **P**,
публикуются на правах рекламы.

ЛИЦА, информация о которых содержится в журнале

АБРАМОВ Валерий, ЗАО «ВАД» 60—61
АЗАРЕНКО Василий, ГОУ ВПО «УГЛУ» 138—139
АЛЕКСАНДРОВ Михаил, ОАО «Уральский завод электрических
соединителей «Исеть» 130
АНФАЛОВ Вячеслав, ГУМР 100—101
АРЗЫЛАН Александра, ГУП «Чаданское ДРСУ» 99
АФАНАСЬЕВ Александр, Федеральная дирекция по строитель
ству объектов дорожного хозяйства Владивостока 16—17
БАРАНОВ Виктор, ОАО «Соликамскбурпром» 142—143
БАСАРГИН Виктор, Министерство регионального развития РФ 79
БЕГУН Сергей, НПО «Спецмост» 120—121
БЕЛОКОРОВИЧ Э., правительство Архангельской области 24
БОГДАНЧИКОВ Сергей, ОАО «НК «Роснефть» 124
БОГОМОЛОВ Александр, ООО «Речной порт» 106
БОГУДИНОВ А., ОАО «Ванинский морской торговый порт» 107
БОГУРОВ Геннадий, ФГУП «Свердловскавтодор» 152
БОЛДЫРЕВ Сергей, ООО «СВМП» 48
БУДАРИН Олег, ОАО «ФСК ЭЭС» 6—7
БУЛАТОВ Рудольф, Свердловское областное управление
автомобильных дорог 150—151
ВЕТОШКИН Анатолий, ГУ «Управление по эксплуатации авто
мобильных дорог Республики Саха (Якутия)» 80
ВОЛОБУЕВ Сергей, администрация Магаданской области 64
ВЯЗОВ Владимир, ОАО «Брянскавтодор» 31
ВЯЗОВА Татьяна, Фонд «Наш Север» 65
ГАЛАЕВ Петр, МУАД 82—83
ГАРИНА Марина, ФГУП «Свердловскавтодор» 152
ГАСНЕНОВ Виктор, Управление автомобильных дорог ЕАО 36
ГЕНЕРАЛОВ Сергей, ОАО «ДВМП» 18
ГЕНИАТУЛИН Равиль, администрация Забайкальского края 131
ГЕРАСИМОВ Николай, ЕМУП МОАП 139
ГЛУШКОВ Федор, ОАО «Дальстроймеханизация» 105
ГОРБУНОВ Сергей, ОАО «Рязаньавтодор» 94
ГРЕБНЕВ Виктор, ЗАО «ТМК» 76—77
ДАВЫДЕНКО Александр, Федеральное агентство морского и
речного транспорта 70
ДЕГТЯРЕВ В., правительство Сахалинской области 85
ДЕМЬЯНОВ Иван, МУАД 82—83
ДЖИБИЛОВ Алан, правительство РСО-Алания 91
ДЬЯЧКОВ Евгений, ОАО «Аэропорт Сургут» 113
ЕГОРОВ Александр, правительство Республики Хакасия 103
ЕРШОВ Александр, ФГОУ ВПО «МГТУ» 144—145
ЖУРАВЛЕВ Владимир, правительство ХМАО-Югры 109—111
ЗДВОРНИКОВ Юрий, ЗАО «Мурмансельдь-2» 146—148
ЗАПОЛЬСКИХ Альберт, правительство Кировской области 50
ЗАХАРОВ Николай, ООО «Авиаинвест» 53
ЗОТОВ Андрей, ФГУП «Свердловскавтодор» 152
ИБАТУЛЛИН Равиль, правительство РБ 29
ИВАНЕЦ Сергей, Министерство образования и науки РФ 149
ИВАНЧИН Алексей, ОАО «Соликамскбурпром» 142—143
ИЛЮХИНА Наталия, администрация Нижневартовска 110—111
КАДЫРОВ А., комитет по транспорту Санкт-Петербурга 58
КАЗЕНОВ Михаил, ООО «БСК-СМ» 15
КАЛЮЖКО Александр, ООО «Белоярскавтодор» 115
КАНОКОВ Арсен, правительство КБР 45
КАРА-оол Шолбан, правительство Республики Тыва 102
КАРГАПолова Наталия, ФГУП «Свердловскавтодор» 152
КАРЕЛИН Сергей, ОАО «Соликамскбурпром» 142—143
КАРЛИН Александр, правительство Алтайского края 28
КАЦЕВ Леонид, СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис» 87
КЕРБЕР Сергей, УК «Лидер» 20
КИРСАНОВ Александр, МУАД 82—83
КЛИМКО Владимир, правительство ЯНАО 122
КЛЯПОВ Владимир, ОАО «ПАТП-2» 110—111
КОВАЛЬ Анатолий, ООО «ДСКом №1» 37
КОЗЛОВ Александр, ЗАО «МЭР-С» 134
КОЗЛОВ Борис, ООО «Асиновское АТП» 96
КОМАРОВА Наталия, администрация ХМАО-Югры 116
КОМЕНЧАЕВ Иван, ГУП «Чаданское ДРСУ» 99
КОНАРЕВ Петр, администрация Челябинска 117
КОНГАР Валерий, ГУМР 100—101
КОПИН Р., правительство Чукотского автономного округа 119
КОРПАКОВ Михаил, ООО «Уралэлектросвязь-Е» 128
КОРСКОВ Анатолий, МУАД 82—83
КРАЕВ Ю., ОАО «Югорский лесопромышленный холдинг» 140—141
КРАШОШТАНОВ Роберт, МУАД 82—83
КРЕСС Виктор, правительство Томской области 149
КРУЧИНИН Михаил, правительство Мурманской области 69
КСЕНЖЕНКО Сергей, НПО «Мостовик» 16—17
КУЗВЛЕВ Евгений, администрация Брянской области 30
КУЛЕШОВА Наталия, МТП «Грузино» 57

КУУЛАР Алдын-Херел, ГУП «Чаданское ДРСУ» 99
КУУЛАР Владимир, ГУП «Чаданское ДРСУ» 99
ЛАВРЕНОВ Владимир, ЗАО «МЭР-С» 134
ЛЕВИТИН Игорь, Правительство РФ 8, 16—17, 20, 93
ЛИТВИНЕНКО Александр, ОАО «Соликамскбурпром» 142—143
ЛИХАРЕВ Сергей, ООО «Базэл Аэро» 52
ЛОГИНОВ Д., ОАО «Свердловская пригородная компания» 89
ЛОМАКИН Юрий, ООО «Устой-М» 47
МАЙЕР Георгий, ГОУ ВПО «Томский государственный универ
ситет» 149
МАЛЬЦЕВ В., Министерство автодорог РСФСР 150—151
МАРТЫНОВ Владимир, ФГУ Упрдор «Магадан» 64
МЕДВЕДЕВ Дмитрий, Президент РФ 8, 116
МЕНЬ Михаил, администрация Ивановской области 38
МЕНЬШОВ А., Мирнинское управление автодорог 82—83
МЕЩЕРЯКОВ Владимир, ЗАО «Тихоокеанская мостостроитель
ная компания» 76—77
МИТИН Сергей, администрация Новгородской области 70
МИХАЛЬЧУК Илья, администрация Архангельской области 25
МОДИНА Наталья, ФГУ «Дороги России» 20
МОНГУШ Валентина, ГУП «Чаданское ДРСУ» 99
МОСЕЙКИН Виктор, правительство Костромской области 51
МУСИХИН Вячеслав, ОАО «Соликамскбурпром» 142—143
НАГОРНЫЙ Евгений, СМУП «Автотранспортное» 59
НАСРЕДИНОВ Игорь, МТП «Грузино» 57
НОВИКОВ Алексей, УК «Группа «Транзит-ДВ» 65
ПАНКОВ Иван, правительство Саратовской области 78
ПАРАМОНОВ Александр, ООО «ДСКом №1» 37
ПЕНЯГИН Сергей, ОАО «Соликамскбурпром» 142—143
ПЕРЕВАЛОВ Виктор, ЗАО «ВАД» 60—61
ПЕТРАКОВ Геннадий, ФА ЖТ 126—127
ПОЛТАВЧЕНКО Георгий, полномочное представительство
Президента РФ в ЦФО 39
ПОПОВ Константин, ОАО «Соликамскбурпром» 142—143
ПОПОВА Галина, ФГОУ СПО «ЕАДК» 150—151
ПОТЕМКИН Анатолий, администрация Новгородской области 70
ПУЗЫРЕНКО Инна, ООО «Талисман» (Магадан) 66—67
ПУТИН Владимир, Правительство РФ 16—17, 20, 25
ПЫСЕНОВ Владимир, ОАО «Нижневартовскавиа» 113
РОЖКОВ Владимир, ФГУ «Севкавуправтодор» 92
РОМАНЕНКО А., администрация Владимирской области 33
РОМАНЦЕВ Сергей, ООО «Нова» 123
РУССУ Николай, ОАО «Мостострой-11» 114
РЫЧКОВ Сергей, ОАО «СЗТТ» 129
РЯЗАНОВ Анатолий, ЗАО «ВостСибТИСИЗ» 44
РЯМОВ Виктор, ГИБДД Свердловской области 150—151
СААЯ Олег, правительство Республики Тыва 97
САФИОЛЛИН Алексей, правительство ХМАО-Югры 108
САФРОНОВ Евгений, ОАО «Соликамскбурпром» 142—143
СЕРЕБРЯНИКОВ Сергей, МЗИ (ТУ) 6—7
СЕЧИН Игорь, Правительство России 116
СИБАКОВ Валерий, ГОУ ВПО УГЛУ 142—143
СИТНИКОВ Алексей, ОАО «Уренгойдорстрой» 124
СКВОРКОВСКИЙ Леонид, ОАО «Северавтотранс» 110—111
СКОРИКОВ Юрий, ФГУ ДЭП №37 93
СЛЮНЯЕВ Игорь, правительство Костромской области 51
СТРУНИЛИН Павел, ТНК-ВР 9
СУНШЕВ Анурабий, правительство КБР 45
СУПРУН Владимир, СвЖД, филиал ОАО «РЖД» 126—127
ТАРАСЕНКО Василий, ОАО «Бамстроймеханизация» 26—27
ТАЦЮК Марина, ООО «Трест Тындрострой» 132—133
ТРОЦАН Андрей, ОАО «Кызылская ТЭЦ» 102
ТУРКИН Сергей, ООО «ДСКом №1» 37
ТЯМУШКИН Юрий, Холдинг «Базовый Элемент» 8
ФЕДЯЕВ Сергей, правительство Ивановской области 39
ХРУЩЕВ Игорь, правительство Приморского края 75
ЦЕРЕНОВ Церен, администрация Тверской области 95
ЧАРЫКОВ Виталий, администрация Тамбовской области 62
ЧИЖЕВСКИЙ М., ГОУ ВПО «УГЛУ» 138—139
ЧИРКОВ Николай, МУАД 82—83
ЧЛЕНОВ Владимир, правительство РС (Я) 79
ШАДУРИ Виктор, ФГУП «Свердловскавтодор» 152
ШАПОВАЛ Иван, ООО ПКАП «Дельта К» 84
ШАРИН Михаил, администрация Смоленской области 118
ШВИНДТ Сергей, правительство Свердловской области 88
ШЕВЧЕНКО А., ГОУ ВПО «УГЛУ» 138—139
ШУШКИН Андрей, администрация Ивановской области 38
ЩЕННИКОВ П., ГОУ ВПО «УГЛУ» 138—139
ЮРЕВИЧ Михаил, администрация Челябинска 117
ЯКУНИН Владимир, ОАО «РЖД» 126—127

6—7 Олег БУДАРГИН: «Мы открываем новый том истории ОАО «ФСК ЕЭС»

О кадровой политике и ключевых задачах развития Федеральной сетевой компании рассказал председатель правления ОАО «ФСК» Олег БУДАРГИН

8 Дмитрий МЕДВЕДЕВ потребовал удешевить строительство дорог

Президент России заявил о необходимости снижения стоимости строительства дорог и расходов по их эксплуатации

8 Грузовой порт Сочи пущен в эксплуатацию

6 апреля 2010 года начала работу первая очередь Грузового района морского порта Сочи

9 ТНК-ВР инвестирует более 700 миллионов долларов в электроэнергетику

Основная часть средств будет направлена на строительство и модернизацию газотурбинных электростанций и электросетей в 2010—2012 годах

9 Газпром вышел в море

30 марта в акватории Черного моря в районе города Туапсе началось строительство морского участка газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи

10 Выставки май—июнь 2010

ПРОЕКТЫ

12—13 Мостовой переход через Волгу в Ульяновске

Строительство уникального мостового перехода с 2002 года до сдачи в эксплуатацию в 2009 году в качестве генерального подрядчика вела «Балтийская строительная компания — Санкт-Петербург»

14 Большие перемены в Ульяновской области

Проект «Волжский транзит» позволит Ульяновской области укрепить связи с регионами Центрального федерального округа

15 ООО «БСК-СМ» укрепляет позиции на рынке

В 2009 году ульяновское ООО «БСК-СМ» не только увеличило объемы дорожно-строительных работ, но и укрепило свой технический и кадровый потенциал. Как удалось этого добиться — в интервью директора предприятия Михаила КАЗЕНОВА

16—17 Мост между настоящим и будущим

Проект мостового перехода на остров Русский через пролив Босфор Восточный во Владивостоке подготовлен НПО «Мостовик» (Омск)

18 ДВМП: 130 лет успеха

ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП) — базовая компания Транспортной группы FESCO

19 Компания «Регистр-Консалтинг»: бренд, которому доверяют!

Компания «Регистр-Консалтинг» уже более 10 лет оказывает консультационные услуги предприятиям при разработке и внедрении систем менеджмента в соответствии с требованиями международных стандартов ISO серий 9000, 14000, OHSAS 18001

20 3 000 километров

Все ранее начатые проекты по строительству дорог в России будут завершены, но запуска новых в 2010 году не состоится

20 Государство поможет строить платные дороги

Правительство РФ предоставит госгарантии по корпоративным облигациям, выпускаемым для привлечения средств на крупные инвестпроекты

ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ РОССИИ / ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНОВ

22 От горных перевалов к железной дороге

Совершенствование дорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры — один из главных пунктов в программе социально-экономического развития Республики Алтай. Подробнее об этом — в материале министерства регионального развития республики

23 Полвека на дорогах Алтая

Хорошие дороги Республики Алтай — в первую очередь заслуга местных дорожно-строительных предприятий. Одно из них — ОАО «Усть-Канское ДРСУ»

24 Перспективы транспортной инфраструктуры Архангельской области

О развитии транспортного комплекса рассказывает региональный министр промышленности, транспорта и связи Эрнест БЕЛОКОРОВИН

25 Приоритеты речного судоходства

Северо-Двинское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства обеспечивает перевозки пассажиров и грузов там, где речной транспорт остается главным, а иногда и единственным транспортным средством

25 В Архангельске появится Северный (Арктический) федеральный университет

6 апреля председатель Правительства России Владимир ПУТИН подписал распоряжение о создании в Архангельске Северного (Арктического) федерального университета

26—27 ОАО «Бамстроймеханизация» и ОАО «РЖД» — стратегические партнеры на долгие годы

Если рассказывать обо всех объектах «Бамстроймеханизации», потребуется многотомное издание. Долговременное и основательное сотрудничество сложилось у бамовских механизаторов с ОАО «РЖД»

28 Транспорт Алтайского края

По протяженности автомобильных дорог Алтайский край — первый в Сибирском федеральном округе и третий в России

29 История речного транспорта Башкортостана

Сегодня в регионе базируются крупные предприятия водного транспорта, выполняются регулярные пассажирские и грузовые рейсы

30 Качество автодорог на современном уровне

Внедрение новых технологий при строительстве и реконструкции автодорог сегодня является приоритетным направлением в работе ГУ «Управление дорожного хозяйства Брянской области»

31 Новые возможности ОАО «Брянскавтодор»

О том, чем был знаменателен 2009 год для «Брянскавтодора», и об основных задачах, стоящих перед ним сегодня, рассказывает генеральный директор Владимир ВЯЗОВ

32 Бурятия: мост в страны АТР

Бурятия имеет все предпосылки для качественного экономического роста, одна из которых — развитая транспортная инфраструктура. О приоритетных направлениях работы в этой сфере — в материале министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства республики

33 В борьбе за качество дорог

В результате реализации нескольких масштабных целевых программ специалисты дорожного хозяйства Владимирской области модернизировали процесс ремонта автодорог, внедрив современные технологии

34 Транспортные артерии федерального значения

Волгоградская область представляет собой грузообразующий и транзитный регион, через который проходят два евроазиатских междунородных транспортных коридора: «Север — Юг» и «Транссиб»

35 Канал стратегической важности

ФГУ «Волго-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» обслуживает 1 710 километров водных путей, расположенных в Волгоградской, Ростовской и Воронежской областях

36 Дорожная сеть ЕАО

В Еврейской автономной области растут объемы инвестиций в дорожную отрасль

37 Всегда быть первыми

Правительство Еврейской автономной области доверяет строительство новых дорог «ДСКом №1»

38 Дороги текстильного центра страны

Андрей ШУШКИН, начальник департамента дорожного хозяйства Ивановской области, — об основных итогах развития этой отрасли в 2009 году

39 Безопасность транспорта — превыше всего

Департамент транспорта и коммуникаций Ивановской области ведет непрерывную работу по совершенствованию организации процесса управления транспортом

40 Иркутская область: территориальные особенности транспортной инфраструктуры

О сегодняшнем состоянии и перспективах развития транспортной инфраструктуры — в материале регионального министерства жилищной политики, энергетики, транспорта и связи

41 «ЛенаБамстрой»: 30 лет в дорожном строительстве

Одна из ведущих строительных компаний на севере Иркутской области ведет строительство, реконструкцию и ремонт объектов промышленного, гражданского и транспортного назначения, железных и автомобильных дорог, причалов, аэропортов

42—43 Воздушный и водный транспорт ГК «Истлэнд»

В группу компаний «Истлэнд» входят: Восточно-Сибирское речное пароходство, круизная компания «Исттрэвел», авиакомпания «Ангара», вертолетная компания «Иркутскавиа», гостиницы «Иркутск» и «Байкал», турбаза «Байкальские дюны», туристическая компания «Истлэнд»

44 ЗАО «ВостСибТИСИЗ»: 47 лет труда на благо региона

Компания осуществляет проектирование по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог различного назначения, мостовых переходов и путепроводов и других сопутствующих инженерных сооружений

45 Дороги к инвестициям в туризм

О состоянии дорожно-транспортного комплекса Кабардино-Балкарии рассказывает министр транспорта, связи и дорожного хозяйства республики Ануарбий СУНШЕВ.

46 Камчатка: по морю и воздуху

По транспортной доступности Камчатка фактически является островом. Связь с материковой частью России и с зарубежными странами осуществляется только воздушным и морским путем. Внутренние связи обеспечиваются морским, воздушным и автомобильным транспортом. Железнодорожное сообщение на Камчатке отсутствует

47 Надежная опора камчатских дорог

ООО «Устой-М» — одно из ведущих специализированных предприятий дорожной отрасли Камчатского края. Такое название выбрано не случайно: «устой» — береговая опора моста. Это своеобразный символ сотрудничества дорожников и мостовиков в условиях Камчатки, символ дороги, которую то и дело преграждают бурные реки

48 СВМП возрождает морские перевозки на Камчатке

СВМП входит в состав Группы «Транзит ДВ». Сегодня перед ним поставлены серьезные задачи по организации регулярных пассажирских прибрежных и морских рейсов и работы на необорудованном берегу Камчатского края. Эти проекты реализуются совместно с Агентством транспорта региона в рамках целевой программы развития морских перевозок Камчатского края на 2010—2012 годы

49 Краеугольный камень дорог Камчатки

МУП «Спецдорремстрой» осуществляет комплекс работ по поддержанию дорожного полотна Петропавловска-Камчатского и области в должном виде: предприятие выполняет строительство, ремонт, реконструкцию краевых и муниципальных автомагистралей, а также занимается их содержанием

50 В Кировской области строятся новые дороги

Внедрение современных технологий дорожного строительства позволяет частично решать проблему недостаточного финансирования

51 Дороги Костромской области: большой шаг вперед

В 2009 году был сделан значительный рывок в развитии дорожного хозяйства Костромской области

52 Новый терминал сочинского аэропорта

Аэропорты группы «Базэл Аэро» обслуживают почти 9% авиапассажиропотока России. Основная нагрузка приходится на аэропорт в Сочи, и в связи с проведением Олимпиады в 2014 году она значительно возрастет

53 Аэропорт для Олимпиады

В Сочи при непосредственном участии ООО «Авиаинвест» реализуется проект достройки аэровокзального комплекса аэропорта. О нем рассказывает генеральный директор компании Николай ЗАХАРОВ

54—55 Комплексный подход к строительству

ООО «СпецстройГрупп» — строительный холдинг, в арсенале которого помимо 25 единиц строительной спецтехники есть собственный производственный цех. В ближайшее время предприятие завершает реализацию нескольких объектов в рамках модернизации международного аэропорта Сочи

56 Дороги и порты Ленинградской области

Транспортная сеть региона хорошо развита благодаря соседству с одним из крупнейших в России транспортных узлов — Санкт-Петербургом, вокруг которого сейчас ведется строительство кольцевой автомобильной дороги. Большое значение для внешних связей играет водный транспорт, активно развиваются морские порты

57 50 лет на «дороге жизни»

О том, как можно сделать пассажирские перевозки экономически эффективными, рассказал в интервью директор МТП «Грузино» Игорь НАСРЕДИНОВ

58 СМУП «Автотранспортное»: точность и безопасность

Сосновоборское СМУП «Автотранспортное» — современное предприятие, в задачи которого входят как перевозки специального назначения, так и развитие городских и пригородных маршрутов на территории нескольких муниципальных образований Ленинградской области

59 Передовые идеи Санкт-Петербурга для транспорта

Организация эффективной работы транспортного комплекса в мегаполисе — важная и непростая задача. О том, как она решается в Санкт-Петербурге, в интервью председателя городского комитета по транспорту Александра КАДЫРОВА

60—61 ЗАО «ВАД»: качество объектов должно быть безупречным

Предприятие выполняет все виды работ в дорожной отрасли: проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт, содержание автомобильных дорог всех категорий, осуществляет функции генерального подрядчика на крупных строительных объектах

62 Транспортный комплекс Тамбовской области

В 2009 году в Тамбове начато внедрение комплексной автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками

63 Мосавтодор: 70-летний опыт и перспективное управление

Мосавтодор — одно из крупнейших региональных учреждений дорожного хозяйства — более 70 лет обеспечивает бесперебойное функционирование и развитие автотранспортной сети Подмоскovie

64 Колымские трассы

Об основных направлениях развития данной сферы — в материале департамента дорожного хозяйства и транспорта администрации Магаданской области

65 Группа компаний «Транзит ДВ»: Энергия побеждает расстояния

Формированием и совершенствованием морской инфраструктуры и перевозочных процессов в Магаданской области, Камчатском крае и Чукотском автономном округе вот уже более 15 лет занимается Группа «Транзит ДВ»

66—67 Талисман малого бизнеса

ООО «Талисман» оказывает все виды транспортных услуг на рынке пассажирских перевозок Магадана

68 Полеты государственной важности

Транспортное обеспечение Магаданской области, где слабо развита дорожная инфраструктура, является острой проблемой. Автодорожная сеть охватывает территорию региона неравномерно, и подчас единственным возможным средством связи остается авиационное сообщение. Его обеспечивает Магаданский филиал ОАО НПК «ПАНХ»

69 Мурманский транспортный узел

Мурманскую область отличает выгодное географическое положение, наличие транзитных транспортных сообщений и возможность круглогодичной навигации с прямым выходом на международные морские торговые пути. Об основных направлениях развития транспортного комплекса — в материале регионального министерства транспорта и связи

70 Анатолий ПОТЕМКИН, заместитель главы администрации Новгородской области: «Развивая транспорт, работаем на перспективу региона»

О современном направлении развития транспортной инфраструктуры края рассказывает заместитель главы администрации Новгородской области Анатолий ПОТЕМКИН

71 Инфраструктурные проекты Новосибирской области

В силу особенностей территориального положения и исторического развития Новосибирская область выполняет функцию крупнейшего транспортного, распределительного и транзитного узла на территории Сибири

72 Байт-Транзит-Континент

Бережное отношение к грузу — это бережное отношение к собственной репутации

73 Двойная задача Оренбуржья

Оренбуржье — приграничный регион. В условиях возрастающего товарооборота России со странами Юго-Восточной Азии и со среднеазиатскими государствами все большее значение приобретает модернизация существующей сети дорог

74 Транспортный комплекс Пермского края

Об основных направлениях развития транспортного комплекса Пермского края — в материале регионального министерства градостроительства и развития инфраструктуры

75 Жизненно важная отрасль Приморского края

Приветственное слово Игоря ХРУЩЕВА, директора департамента промышленности и транспорта Приморского края, к участникам XV юбилейной выставки «ТрансРоссия-2010»

76—77 Уссурийские мостостроители

«Тихоокеанская мостостроительная компания» построила практически все крупные мосты и транспортные развязки в Приморском крае

78 Потенциал Саратовской области

По своему географическому положению Саратовская область обладает потенциалом для перспективного развития мощной транспортной системы. О том, как он используется, — в материале министерства транспорта и дорожного хозяйства региона

79 Транспортные проекты Республики Саха (Якутия)

В 2009 году было продолжено строительство железной дороги Беркаит — Томмот — Якутск, а также других объектов в регионе

80 Автозимники Якутии нуждаются в особом внимании

Содержание зимних дорог в суровых условиях Крайнего Севера требует больших затрат, специальной техники, новых технологий. Именно поэтому специалисты ГУ «Управдор РС (Я)» разрабатывают с учетом региональной специфики Отраслевые дорожные нормы

81 Традиции полярной авиации

Авиакомпания «Полярные авиалинии» является основным региональным авиаперевозчиком в Республике Саха (Якутия)

82—83 Дорожные приоритеты в условиях Крайнего Севера

Мирнинское управление автомобильных дорог не только обеспечивает проезд для транспортировки материально-технических ресурсов для АК «АЛРОСА», но и ремонтирует и строит дороги между населенными пунктами Якутии

84 ООО ПКАП «Дельта К»: надежность

доказана
ООО ПКАП «Дельта К», основанное в 1992 году, занимается транспортировкой грузов и пассажирскими перевозками для народного хозяйства Республики Саха (Якутия) с помощью собственного парка машин (восемь вертолетов Ми-8 и три самолета Ан-2)

85 Основные задачи развития транспортно-го комплекса Сахалинской области

В регионе представлены все основные виды транспорта, однако развиты они весьма неравномерно. О том, какие цели стоят перед каждым из направлений этой сферы, в материале департамента транспорта, связи и массовых коммуникаций Сахалинской области

86 ЗАО «Сахалинремфлот»: услуги для операторов шельфовых проектов

ЗАО «Сахалинремфлот» осуществляет производство и ремонт морских грузовых контейнеров, производство и инспектирование стропов, судоремонт. С 2006 года компания работает по заказам операторов шельфовых проектов на Сахалине

87 Надежное обеспечение шельфовых проектов

СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис» более 12 лет осуществляет береговое обеспечение нефтегазовых проектов на шельфе Сахалина. Развивая свою деятельность и увеличивая комплекс услуг для крупнейших российских и международных компаний, предприятие возрождает и портовую инфраструктуру региона — основу его транспортного комплекса

88 Транспортный узел мирового значения

Развитая железнодорожная и автодорожная инфраструктура, крупный международный аэропорт, сеть логистических центров, региональный центр управления перевозками ОАО «РЖД» способствуют трансформации Свердловской области в транспортный узел мирового значения

89 Безопасность и комфорт пассажирских перевозок

ОАО «Свердловская пригородная компания» образовано 28 июня 2005 года совместными усилиями ОАО «РЖД» и правительством Свердловской области с целью повышения эффективности и качества работы пригородного комплекса

90 Дороги юга России

В Республике Северная Осетия — Алания ведется реконструкция нескольких участков автодорог и строительство новой дороги

91 Доступный транспорт на южных дорогах

При существующем значительном росте цен на энергоресурсы, запасные части и материалы комитетом по транспорту Республики Северная Осетия — Алания проводится политика сдерживания роста стоимости проезда в пассажирском транспорте общего пользования

92 50 лет между Балтией и Средним Востоком

В 2010 году отметит полувековой юбилей Федеральное управление автомобильных дорог «Северный Кавказ»

93 Руками почетных дорожников России

ОАО «Ростовавтомост» построило более 50 километров мостов и путепроводов на дорогах федерального, областного и местного значения

93 ФГУ ДЭП №37: 20 лет на трассе

ФГУ ДЭП №37 20 лет остается бессменным партнером ФГУ «Севкавуправдор»

94 Полвека на «Дону»

ОАО «Каменскавтодор» обеспечивает бесперебойное и безопасное движение автотранспорта по федеральной дороге М-4 «Дон»

94 Дорожная политика ОАО «Рязаньавтодор»

ОАО «Рязаньавтодор» является крупнейшей дорожно-строительной организацией Рязанской области. В состав «Рязаньавтодора» входят проектно-изыскательский институт «Автодор-мостпроект» и двенадцать филиалов ДРСУ в районах области

95 Новые подходы к развитию транспортно-го комплекса

В перспективные планы администрации Тверской области, и в частности регионального департамента транспорта и связи, входит создание качественно новой транспортной инфраструктуры

96 По дорогам Западной Сибири

В Томской области продолжается строительство Северной широтной магистрали, которая свяжет Пермь и Томск через Ивдель, Ханты-Мансийск, Сургут и Нижневартовск

96 Асиновское АТП: энтузиазм работников и уважение пассажиров

Миссия предприятия — организация пассажирских перевозок автомобильным общественным транспортом по регулярным маршрутам пригородного и междугородного сообщения

97 Артерии, ведущие к сердцу Азии

Правительство Республики Тыва принимает меры по решению проблемы слабого развития сети дорог с твердым покрытием

98 ООО «Дорстройпроект» работает на «дороге жизни»

ООО «Дорстройпроект» почти 50 лет разрабатывает проектно-сметную документацию на строительство и реконструкцию автодорог, мостов и других сооружений в Республике Тыва

99 Покорители горных перевалов и рек

Дзун-Хемчикского кожууна
В этом году ГУП «Чаданское ДРСУ» отмечает свое 60-летие. О достойной истории дорожников, построивших почти все основные трассы в Дзун-Хемчикском кожуууне, о развитии ДРСУ и о коллективе рассказал нашему журналу директор предприятия Владимир КУУЛАР

100—101 Бояровка — Тоора-Хем: дорога чести

Сооружение дорог в Республике Тыва — дело особенное. А на ее горно-таежной и болотистой территории, такой как в Тоджинском районе, совершенно уникальное. Здесь сегодня прокладывается трасса Бояровка — Тоора-Хем, аналогов которой нет нигде в России. Строительство ведет Государственное учреждение механизации работ

102 Мастера ремонтных работ

Сарыг-Сепское ДРСУ обслуживает дороги и мосты Республики Тыва

102 Тыва планирует увеличить мощность Кызылской ТЭЦ

Альтернативным решением проблемы энергодефицита в Тыве может стать завершение строительства дополнительных мощностей на существующей Кызылской ТЭЦ

103 Перспективы — в воздухе

Наиболее активно в транспортном комплексе Республики Хакасия развивается авиасообщение

104 Стратегический путь через Хабаровский край

Министерство промышленности, транспорта и связи Хабаровского края — о приоритетных задачах развития транспортной инфраструктуры

105 ОАО «Дальстроймеханизация»: быть на шаг впереди

ОАО «Дальстроймеханизация» — мобильная комплексная строительная компания, одна из крупнейших на Дальнем Востоке. География ее деятельности охватывает обширную территорию от Сибири до Сахалина

106 Речной транспорт для важных грузов

ООО «Речной порт» осуществляет перевозку грузов речным транспортом по реке Амур

107 Порт Ванино: морские ворота Хабаровского края

Стивидорная компания «Ванинский морской торговый порт» расположена в глубоководной бухте Ванино на западном побережье Татарского пролива

108 Инфраструктура для промышленного роста северных территорий

Почему дорожную инфраструктуру северным территориям нужно развивать совместно и в координации с федеральными программами, — в материале заместителя председателя правительства ХМАО-Югры по вопросам строительного комплекса Алексея САФИОЛЛИНА

109 Транспортный комплекс Югры

О состоянии этой отрасли — в материале департамента транспорта, связи ХМАО-Югры

110—111 Пассажирский транспорт города нефтяников

ОАО «ПАТП-2» стремится обеспечивать комфортное, качественное обслуживание и безопасность перевозок пассажиров в Нижневартовске

112 ОАО «Нижневартовскавиа»: аэропорт XXI века

ОАО «Нижневартовскавиа» всегда обеспечивало достойный уровень обслуживания пассажиров. Аэропорт неоднократно был признан лучшим в Российской Федерации и странах СНГ

113 Воздушные ворота Сургута

Аэропорт Сургут — один из ведущих в Югре аэропортов, входящий в двадцатку крупнейших в России

114 ОАО «Мостострой-11»: заслуженное признание

Мостострой-11, принимающий участие в возведении всех мостов и большинства дорог ХМАО, продолжает поднимать планку своих достижений теперь и за пределами родного округа

115 ООО «Белоярскавтотранс»: первоходцы Севера

ООО «Белоярскавтотранс» — одно из старейших предприятий по автоперевозкам в ХМАО-Югре — выполняет все запланированные рейсы в любых условиях. 90% автопарка — автобусы с агрегатами импортного производства, соответствующие евростандарту (Евро-2)

116 Аэропорт Ханты-Мансийск: интенсивное развитие

С 1994 года обеспечением работы аэропорта занимается ООО «Югравиа»

116 Дмитрий МЕДВЕДЕВ — о политике сохранения природных ресурсов

В конце марта Дмитрий МЕДВЕДЕВ провел в Ханты-Мансийске заседание Комиссии по модернизации и технологическому развитию экономики России

117 Комплексный подход к пассажирским перевозкам

Администрацией Челябинска разработан план по комплексному развитию транспортной сети города. Проблемы общественного транспорта города-миллионника отныне будут решаться исходя из логистических исследований, научных разработок и накопленного опыта других муниципалитетов

118 Новый транспорт Смоленской области

На Смоленском участке Московской железной дороги введены в эксплуатацию первые в регионе рельсовые автобусы

119 Дорожная карта Чукотки

О перспективах развития дорожного хозяйства Чукотки — в материале регионального правительства

120—121 Инновации для дорог Крайнего Севера

НПО «Спецмост» ведет восстановление мостов в районах Крайнего Севера по собственной инновационной технологии

122 Ямал присоединяется к опорной сети дорог России

Владимир КЛИМКО, директор департамента транспорта и дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого автономного округа, рассказывает об основных приоритетах развития отрасли в регионе и особенностях местной инфраструктуры

123 ООО «Нова»: качественная работа в сложных условиях

ООО «Нова» активно участвует в строительстве автомобильных дорог Ямало-Ненецкого автономного округа. Самый крупный реализованный компанией объект — три участка протяженностью 220 километров на автодороге Сургут — Салехард

124 Дорожники Ямала

ОАО «Уренгойдорстрой» построило более 1 700 километров дорог с различными типами покрытия на Ямале и в соседних регионах

СИЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА — СИЛЬНЫЙ РЕГИОН

126—127 Свердловская железная дорога: импульс развитию промышленности

В 1878 году Уральская горнозаводская дорога заложила основы роста промышленности на Урале. Сегодня Свердловская железная дорога, филиал ОАО «РЖД», продолжает традиции своей основательницы, обеспечивая развитие экономики и предприятий региона

128 Зона уверенного приема

ООО «Уралэлектросвязь-Е» выполняет весь комплекс работ по созданию систем связи и телекоммуникаций. Свои возможности компания успешно продемонстрировала при строительстве 53-километровой железнодорожной линии Яйва — Соликамск

129 Основные тенденции в разработках ОАО «СЗТТ»

Специалисты завода уделяют большое внимание тщательному анализу опыта применения трансформаторов на железных дорогах. Повышение надежности изделий при снижении затрат на обслуживание — вот основные тенденции для новых разработок ОАО «СЗТТ»

130 Электрические соединители для безопасности железнодорожного транспорта

С 1970 года ОАО «Завод «Исеть» является специализированным российским предприятием по разработке и производству электрических соединителей, которые успешно применяются на железнодорожном транспорте

131 Серебряное звено к кладовым Забайкалья

Ход реализации, проблемы и перспективы инвестиционного проекта строительства новой железной дороги Нарын-1 (Борзя) — Лугокан комментирует губернатор Забайкальского края Равиль ГЕНИАТУЛИН

132—133 Железная репутация Тындатрансстрой

Трест «Тындатрансстрой» — хорошо известное имя в строительной отрасли России

134 У руля — опытные энергетики

ЗАО «Мосэнергоремонт-Сервис» специализируется на ремонте и сервисном обслуживании электроэнергетических объектов

135 Комплексный подход к очистке оборудования

Завод специализируется на очистке теплоемеханического оборудования электростанций, котельных, промышленных предприятий в различных отраслях: энергетика, химия, нефтехимия, черная металлургия

136 На Сахалине вступили в строй пермские «Уралы»

В марте 2010 года в рамках проекта «Сахалин-2» введена в промышленную эксплуатацию газотурбинная электростанция производства пермского ОАО «Авиадвигатель», установленная на дожимной насосной компрессорной станции ДНКС-2

136 РЖД переименует шесть станций

Шесть железнодорожных станций на сети железных дорог России будут переименованы в соответствии с названиями населенных пунктов.

КАДРОВЫЙ РЕЗЕРВ

138—139 УГЛТУ: образование, наука, производство

На протяжении всей своей истории вуз выступал локомотивом развития лесной промышленности региона

139 Выпускники УГЛТУ — фундамент успешного развития МОАП

Постоянно совершенствовать свою работу МОАП позволяет наличие высококвалифицированных специалистов, многие из которых получили образование в Уральской государственной лесотехнической академии

140—141 Бренд — UGRA: Югорский лесопромышленный холдинг

Созданный в 2004 году Югорский лесопромышленный холдинг является одной из ведущих отраслевых компаний в Уральском федеральном округе и входит в десятку крупнейших лесозэкспортеров России

142—143 Основа успехов «Соликамскбумпрома»

О том, как строится сотрудничество одного из крупнейших в России производителей газетной бумаги с УГЛТУ, рассказывает Виктор БАРАНОВ, президент ОАО «Соликамскбумпром»

144—145 МГТУ — университет на 100%

Официальной датой основания Мурманского государственного технического университета считается 11 января 1950 года, и в 2010-м МГТУ отмечает 60-летний юбилей. О достижениях университета и его студентов рассказывает ректор МГТУ Александр ЕРШОВ

146—148 «Капитан однажды — капитан всегда»

Зачастую именно выбор места учебы определяет всю дальнейшую судьбу человека. Генеральный директор ЗАО «Мурмансельдь-2» Юрий ЗАДВОРНЫЙ вспоминает годы, когда он был курсантом в Мурманском высшем инженерном морском училище — сегодняшнем Мурманском государственном техническом университете

149 Российскую науку поддержат грантами

Государство выделит 12 миллиардов рублей на гранты лучшим ученым, под руководством которых в российских вузах будут проводиться научные исследования

149 Юбилейный год

В 2010 году сразу несколько крупных российских вузов отмечают юбилей: МГТУ им. Баумана, РГУ нефти и газа им. Губкина, МЭИ (ТУ), УГЛТУ

150—151 Екатеринбургский автомобильно-дорожный колледж: спустя 80 лет

Благодаря узкой специализации ЕАДК, отмечающий в этом году 80-летие, достиг высокого уровня качества подготовки специалистов

152 Лучшие кадры для уральских дорог

ФГУП «Свердловскавтодор» — крупнейшее среди подрядных организаций дорожной отрасли Свердловской области

Олег БУДАРГИН: «Мы открываем новый том истории ОАО «ФСК ЕЭС»



Олег БУДАРГИН,
председатель правления ОАО «Федеральная сетевая компания ЕЭС»

В конце февраля 2010 года председатель правления ОАО «Федеральная сетевая компания ЕЭС» Олег БУДАРГИН провел встречу с журналистами региональных средств массовой информации, которые в прошлом году наиболее активно освещали тему развития Единой национальной электрической сети. Среди них была и заместитель главного редактора журнала «ТСР» Ирина СИЛС.

Победители III Всероссийского конкурса на лучшее освещение перспектив развития Единой национальной электрической сети получили дипломы и смогли лично пообщаться с Олегом БУДАРГИНЫМ, посетить одну из самых современных подстанций 500 кВ в Москве — «Западную», а также ОАО «НТЦ Электроэнергетики» (100% дочернее общество ОАО «ФСК ЕЭС»), где проводились испытания первого отечественного сверхпроводящего кабеля. О кадровом призыве и ключевых задачах развития ФСК в нашем материале.

Стабильная надежность

Начал встречу Олег БУДАРГИН с оценки итогов прошедшего 2009 года.

— 2009 год вообще стал для Федеральной сетевой компании определяющим. Правительство одобрило инвестиционную программу ФСК на три года. По сути, мы теперь одна из немногих компаний в стране, имеющих долгосрочную инвестпрограмму. Также в 2009 году мы перешли на новое тарифное регулирование. По большому счету, за 2009 год мы стали новой компанией, была открыта новая страница в жизни ФСК. Если до этого можно было оценивать создание компании в разрезе результатов реформы электроэнергетики, то сейчас уже можно говорить о формировании совершенно новой структуры, с новыми подходами, целями и задачами.

Стабильность и надежность — вот наши приоритеты. Причем как оборудования, так и людей. Хочу отметить, что речь идет о долговременной надежности! Ведь надежность на день-два или на одну зиму не может обеспечить надлежащего ресурса для развития энергетики и экономики. А без развития сегодня никак. Растет количество потребителей электроэнергии, а мы должны обеспечить возможность их беспрепятственного подключения к сетям.

Износ нашего оборудования составляет примерно 50%. И пока нам приходится компенсировать это при помощи высокой компетентности и профессионализма наших сотрудников, как руководителей, так и инженерного, технического персонала. Конечно, после согласования нашей инвестпрограммы, перехода на новую систему тарифного регулирования у компании появляется мощный ресурс для планомерного обновления и развития.

Инвестиционная программа большая и сложная. Первая ее часть — это поддержка тех активов, которые у нас уже есть. Вторая — это дальнейшее развитие. За три года мы хотим увеличить протяженность наших линий электропередачи на 10% (сегодня это 118 тысяч километров). Ежегодно мы планируем вводить в эксплуатацию около 20 подстанций разной мощности. Компании предстоит построить 62 сетевых объектов для выдачи мощности генерации. Сейчас ведется работа на более чем 1 100 объектах ФСК, из них на 500 объектах проводятся реконструкция и ремонт, все остальное — это новое строительство. Мы должны быть на шаг впереди наших потребителей, чтобы сети в регионы приходили раньше, чем предприятия.

Внимание — регионам

Среди победителей конкурса ФСК были журналисты из городов со всей страны: Владивостока, Екатеринбурга, Кемерово, Красноярска, Самары, Санкт-Петербурга, Саяногорска, Тамбова, Улан-Удэ. Олег БУДАРГИН обозначил основные задачи развития ФСК в каждом из представленных ими регионов.

К примеру, в Приморье планируется строительство завода по выпуску электротехнической продукции для нужд ФСК. 19 марта этот вопрос обсуждался руководством ОАО «ФСК ЕЭС» и компании Hyundai Heavy Industries, производящей высоковольтное электротехническое оборудование.

На Урале в этом году завершатся работы по строительству и реконструкции объектов для выдачи мощности новых энергоблоков: установленной мощностью 410 МВт на Среднеуральской ГРЭС и 220 МВт на Челябинской ТЭЦ-3. Также в текущем году намечено закончить реконструкцию подстанции 500 кВ «Златоуст» и комплексную реконструкцию

подстанции 220 кВ «Новометаллургическая», которая будет перенесена на новую площадку. В планах этого года и ввод в эксплуатацию 199-километровой линии 500 кВ «Северная» — БАЗ, стратегически важной для развития северных районов Свердловской области и Пермского края. Кроме того, планируется построить двухцепную линию 220 кВ Пермская ГРЭС — «Соболи» протяженностью 105 километров, благодаря которой повысится надежность электроснабжения в Березниковско-Соликамском энергоузле.

В Сочи не только возводятся новые энергообъекты, которые будут питать всю олимпийскую инфраструктуру, но и вводится целый ряд новшеств в области эксплуатации электромагистралей и подстанций.

— В Сочи мы хотим создать идеальную структуру эксплуатации магистральных электрических сетей. Создана дирекция по эксплуатации сетей, формируется сервисный центр, отвечающий высоким международным стандартам, — рассказывает БУДАРГИН.

В нем должны разместиться представители компаний-производителей электрооборудования, которые могли бы не только осуществлять сервисное обслуживание техники, но и проводить обучение сотрудников компании основам установки и обслуживания современных видов оборудования.

— Поволжье — один из регионов, где создается инновационный электротехнический центр. Там есть хорошая база — Тольяттинский трансформаторный завод. На Урале мы уже загружаем местные предприятия нашими заказами. В Екатеринбурге заключен ряд соглашений по выпуску продукции для ФСК.

Всего ФСК заключила соглашения о сотрудничестве с 42 ведущими отечественными изготовителями электрооборудования Северо-Западного региона, Урала, Поволжья и Сибири. Подписание соглашений направлено на реализацию планов ФСК по созданию в стране инновационных электротехнических центров по разработке и внедрению современных решений для электросетевого комплекса. Сотрудничество ОАО «ФСК ЕЭС» с отечественными изготовителями электрооборудования направлено на стимулирование развития российской электротехники, совершенствование и повышение конкурентоспособности отечественного электрооборудования, снижение зависимости электросетевого комплекса от оборудования зарубежного производства.

— Есть и еще одна важная цель, которая должна быть достигнута в ходе реализации инвестиционной программы ФСК. У нас сегодня около 70% всего оборудования импортное. Это происходит потому, что зачастую отечественных аналогов просто нет либо они уступают по ряду характеристик западному оборудованию. Мы поставили перед собой цель уже в ближайшие три года увеличить долю используемого компанией отечественного оборудо-


вания до 50%. ФСК активно сотрудничает с отечественными производителями электротехнической продукции, вместе с ними планирует разработку и внедрение в производство новых типов оборудования, расширение производства и повышение качества тех образцов, что уже есть.

ФСК объявляет призыв новобранцев

Внедрение нового оборудования в ходе реализации инвестиционной программы ФСК потребует и кадрового обновления.

— Мы сегодня совместно с представителями профильных вузов разрабатываем и реализуем программы, которые бы обеспечили ФСК молодыми квалифицированными кадрами. Это и организация производственных практик на наших предприятиях, и студенческие стройотряды, и поддержка молодых специалистов через предоставление служебного жилья. В этом вопросе мы намерены возродить старую добрую традицию, существовавшую еще в Советском Союзе: отработал человек 10 лет на предприятии, и служебная квартира переходит в его собственность.

Так, в марте ОАО «ФСК ЕЭС» и Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский энергетический институт (технический университет)» (МЭИ) подписали соглашение о сотрудничестве в области подготовки и переподготовки кадров, совместного развития научно-технической деятельности. По словам ректора МЭИ Сергея СЕРЕБРЯННИКОВА, это первое соглашение, подписанное Московским энергетическим институтом с такой крупной энергетической компанией, как ФСК, с момента реорганизации РАО «ЕЭС России». Сотрудничество с вузами развернуто по всей стране, в каждом регионе присутствия ФСК.

Например, на Урале ОАО «ФСК ЕЭС» поддерживает партнерские отношения с восемью вузами, в том числе с Уральским государственным техническим университетом, Российским государственным профессионально-педагогическим университетом, Уральским государственным университетом путей сообщения, Южно-Уральским государственным университетом. В рамках программы «Молодой специалист» выплачиваются именные стипендии студентам-энергетикам за хорошую успеваемость. Также старшекурсники проходят на предприятиях филиала ОАО «ФСК ЕЭС» — МЭС Урала производственную практику. Кроме того, начиная с третьего курса студенты электротехнических специальностей могут трудиться на рабочих или инженерных позициях в управлении и на предприятиях филиала. Всего в МЭС Урала сейчас работают девять студентов, а количество молодых специалистов, которые трудятся в компании со студенческой скамьи, составляет около пятидесяти человек. 

Сейчас ведется работа на более чем 1 100 объектах ФСК, из них на 500 объектах проводятся реконструкция и ремонт, все остальное — это новое строительство

Дмитрий МЕДВЕДЕВ потребовал удешевить строительство дорог



На совещании по вопросам строительства объектов транспортной инфраструктуры Дмитрий МЕДВЕДЕВ заявил о необходимости снижения стоимости строительства дорог и расходов по их эксплуатации, а также подчеркнул важность скорейшего изменения технологии строительства автодорог.

Президент РФ Дмитрий МЕДВЕДЕВ заявил о необходимости снижения стоимости строительства и эксплуатации дорог в России. По его словам, в прошлом году только на содержание федеральных дорог было потрачено больше 67 миллиардов рублей, и чем больше будет строиться дорог, тем выше будут расходы на их содержание.


— В этой связи важнейшая задача — снизить стоимость строительства и удельные расходы по дальнейшей эксплуатации объектов инфраструктуры, — подчеркнул президент.

Для выполнения этих задач, по мнению Дмитрия МЕДВЕДЕВА, необходимо менять технологии строительства дорог и «делать это нужно максимально быстро». Кроме того, президент предложил проводить торги одновременно на строительство и последующую эксплуатацию дорог «для создания стимулов к снижению совокупных бюджетных расходов», и поручил правительству подготовить соответствующие нормативные акты.

Всего, по словам Дмитрия МЕДВЕДЕВА, в 2009 году на строительство федеральных дорог было потрачено 126 миллиардов рублей.

— С одной стороны немало, а с другой — совсем мало с учетом того, в каком государстве мы живем и какие у нас коммуникации — они ниже всякой критики, — добавил президент.

На том же совещании министр транспорта РФ Игорь ЛЕВИТИН заявил, что его ведомство уже работает над новыми стандартами качества автомобильных дорог, которые в дальнейшем будут учитываться при строительстве дорожного полотна. По его словам, за основу для проекта были взяты стандарты ряда европейских стран.

— Мы вместе с научными зарубежными организациями уже ведем работу по подготовке нового стандарта качества автомобильных дорог. Берем автомобильные стандарты ряда европейских стран и будем их применять здесь, в Российской Федерации, — сообщил он. 

Грузовой порт Сочи пущен в эксплуатацию

6 апреля 2010 года начала работу первая очередь Грузового района морского порта Сочи, инвестором строительства которого является компания «Базовый Элемент». Объект вводится в эксплуатацию согласно графику, утвержденному ГК «Олимпстрой».

6 апреля началась разгрузка первого судна, доставившего в Сочи строительные материалы (высокопрочный щебень).

Мощности перевалки первой очереди порта, рассчитанные на прием двух миллионов тонн грузов в год, включают два причала, готовых к работе по приему и перевалке инертных и генеральных грузов, востребованных на строительстве олимпийских объектов. Причалы оснащены четырьмя современными мобильными портовыми кранами фирмы Liebherr, кранами-манипуляторами, фронтальными и вилочными погрузчиками.


— Порт имеет стратегическое значение для обеспечения олимпийской стройки бесперебойными поставками инертных материалов и генеральных грузов, — прокомментировал начало работы порта управляющий директор дирекции Портового бизнеса «Базового Элемента» Юрий

ТЯМУШКИН. — Порт позволит существенно оптимизировать маршруты и затраты на доставку строительных материалов, а также разгрузить федеральную и городскую дорожные сети Сочи.

Строительство объекта ведет ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой», входящая в холдинг «Трансстрой» строительного сектора «Базового элемента». Восстановительные работы после шторма 14 декабря и работы по проекту строители ведут по графику, наверстывая время, упущенное из-за непогоды зимой на побережье.

Грузовой район расположен в междуречье Мзымты и Псоу Адлерского района Сочи, на открытом побережье Черного моря. Проект состоит из двух частей: инвестиционной и федеральной. Инвестиционная часть (финансируется заказчиком — компанией «Базовый Элемент») —



это структура сооружений и комплексов зданий по береговой линии, причалы и искусственная территория. Федеральная часть (заказчик — Росморпорт, финансируется из федерального бюджета) — это сооружение защиты в акватории моря, сама акватория порта и все дноуглубительные работы. 

ТНК-ВР инвестирует более 700 миллионов долларов в электроэнергетику


Основная часть средств будет направлена на строительство и модернизацию газотурбинных электростанций и электросетей в 2010—2012 годах.



Как сообщила пресс-служба ТНК-ВР, компания планирует в течение трех лет инвестировать свыше 700 миллионов долларов в строительство, модернизацию и реконструкцию собственных объектов электроэнергетики. Основной целью ТНК-ВР является существенное повышение доли собственной генерации электроэнергии и наращивание объема утилизации попутного нефтяного газа. Параллельно компания минимизирует риски, связанные с дефицитом электроэнергии в нефтедобывающих регио-

нах и высокой волатильностью цен на энергорынке. В рамках этой стратегии в течение ближайших двух лет ТНК-ВР намерена построить газотурбинные электростанции на Ван-Еганском месторождении в Нижневартовском районе Ханты-Мансийского автономного округа (установленной мощностью 37 МВт), на месторождениях Уватского проекта в Тюменской области (суммарной мощностью до 70 МВт). Кроме того, рассматриваются проекты строительства электростанций в Оренбургской области

(400—800 МВт) и на месторождениях в Ямало-Ненецком автономном округе (суммарной мощностью до 264 МВт).

— ТНК-ВР имеет четкую стратегию в электроэнергетике: мы инвестируем в развитие собственной генерации для повышения эффективности добычи и переработки углеводородов. Через 10 лет доля собственной генерации в выработке электроэнергии для нужд компании превысит 50%. Высокий уровень энергоэффективности — стратегическая задача, выполнение которой позволит нам не снижая темпа разрабатывать как зрелые месторождения, так и месторождения в новых нефтегазоносных регионах России, — заявил вице-президент ТНК-ВР по энергетике Павел СТРУНИЛИН. 

СПРАВКА


ТНК-ВР является третьей крупнейшей нефтяной компанией России, акционерами которой на паритетной основе являются ВР и консорциум ААР (Альфа Групп/Аксесс Индастриз/Ренова). ТНК-ВР также владеет около 50% российской нефтегазовой компании «Славнефть». На долю ТНК-ВР приходится около 16% объема добычи нефти в России (включая долю ТНК-ВР в компании «Славнефть»).

Газпром вышел в море

30 марта в акватории Черного моря в районе города Туапсе началось строительство морского участка газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи.

Строительство проводится силами технического флота, в который, в частности, входят трубоукладочные баржи C-Master (работает на средних глубинах) и Bigfoot I (укладывает трубу на мелководье). Планируется, что строительство морского участка газопровода будет завершено в июне 2010 года.

Как сообщили в управлении информации ОАО «Газпром», сооружение газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи идет в соответствии с графиком. В настоящее время построено 11,8 километра линейной части сухопутного участка. Продолжается горизонталь-

но-направленное бурение для выходов газопровода на сушу в районах Туапсе и поселка Кудепста. Аналогичные работы в районе поселков Новомихайловское и Джубга завершены. 



СПРАВКА

Газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи включен в утвержденную Правительством РФ Программу строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта. Протяженность газопровода составит 177 километров, включая морской участок — 159,5 километра. Трасса газопровода пройдет по дну Черного моря вдоль прибрежной полосы (на расстоянии примерно в 4,5 километра от берега) до газораспределительной станции «Кудепста» вблизи Сочи. Газопровод будет иметь выходы на сушу в районе населенных пунктов Джубга, Новомихайловское, Туапсе, Кудепста. Планируется, что строительство газопровода будет завершено во II квартале 2010 года.

Выставки май—июнь 2010

	Название:	Информация:	Организатор:
26—29 апреля 2010 года Москва, МВЦ «Крокус Экспо», Павильон 2	Аналитика Экспо (A-TESTex)–2010 VIII Международная специализированная выставка	«Аналитика Экспо» — крупнейшая и самая востребованная выставка аналитического, лабораторного оборудования в России и странах СНГ. «Аналитика Экспо» — это демонстрация достижений в области химического анализа, приборостроения, метрологии и смежных областей знаний. Принимая во внимание запросы рынка, тематика выставки постоянно расширяется и с 2009 года включает в себя секторы биотехнологии, нанотехнологий и наноматериалов. «Аналитика Экспо» — это единое информационное поле для ученых, исследователей и производителей сырья, измерительных приборов, аналитического оборудования, а также представителей государственных и общественных институтов.	Международная выставочная компания MVK Тел.: 8-800-100-777-0 (бесплатно), (495) 995-05-95
11—14 мая 2010 года Санкт-Петербург, ВК «Ленэкспо», Большой проспект, 103	Энергетика и электротехника-2010 XVII Международная специализированная выставка энергетической промышленности и электрооборудования	За многолетнюю историю выставка стала крупнейшим российским проектом данной тематики, охватывающей основные направления энергетической отрасли: электро-, гидро-, тепловую, атомную энергетику. В 2009 году участниками выставки стали более 300 фирм из России, Белоруссии, Германии, Индии, Китая, Польши, Турции, Украины, Чехии, Финляндии. Эффективность участия в работе выставки подтверждает и тот факт, что более 75% участников являются ее постоянными участниками, а посетители приезжают практически из всех регионов России, стран ближнего и дальнего зарубежья.	ЗАО «Выставочное объединение «Рестэк» и ОАО «Ленэкспо» Тел.: (812) 321-26-41 («Ленэкспо»), (812) 320-63-63 ВО «Рестэк»
19—21 мая 2010 года Санкт-Петербург, ВК «Ленэкспо», Большой проспект, 103	Петербургский химический форум-2010	Цели форума — демонстрация достижений химической науки и индустрии, их использование для создания новых химических производств, а также деловое сотрудничество. В рамках форума вы можете посетить девять специализированных выставок: «Агрохимия. Агробиотехнологии», «Бытовая химия и СМС», «Водоочистка и водоподготовка», «Защита от коррозии», «Лаки, краски и покрытия», «Материалы и технологии», «Оборудование для химической промышленности», «Сырье и реактивы» и «Эксполаб — лабораторное оборудование, посуда, приборы, реактивы, методики и их применение в отраслях промышленности».	ЗАО «Выставочное объединение «Рестэк» и ОАО «Ленэкспо» Тел.: (812) 321-26-41 («Ленэкспо»), (812) 320-63-63 (ВО «Рестэк»)
24—28 мая 2010 года Москва, Крас- нопресненская наб., 14, ЦВК «Экспоцентр»	Металлообработка-2010 XI Международная специализированная выставка «Оборудование, приборы и инструменты для металлообрабатывающей промышленности»	1. Комплексные технологии на базе высокопроизводительного оборудования, инструмента и оснастки для технического перевооружения предприятий. 2. Комплектующие узлы и изделия, технологическая оснастка, программное обеспечение, эксплуатационные материалы. 3. Ремонт и модернизация технологического оборудования, запасные части, услуги. 4. Современные материалы для металлообработки. 5. Наука, профильное образование и производство.	ЗАО «Выставочное объединение «Рестэк» и ОАО «Ленэкспо» Тел. (812) 321-26-41 («Ленэкспо»), (812) 320-63-63 (ВО «Рестэк»)
25—28 мая 2010 года Уфа, Дворец спорта, ул. Р. Зорге, 41	Газ. Нефть. Технологии-2010 XVIII международная специализированная выставка	Выставка «Газ. Нефть. Технологии» за годы проведения стала профессиональным выставочным проектом и эффективной площадкой для интеграции опыта и установления взаимовыгодных контактов. Ежегодно выставка, проводимая в столице Республики Башкортостан с 1992 года, собирает на экспозиционных площадях специалистов топливно-энергетического комплекса России — руководителей федеральных и региональных госструктур, ведущих нефтегазовых компаний, профильных организаций и ученых.	Башкирская выставочная компания Тел. (347) 253-38-00
21—25 июня 2010 года Москва, Крас- нопресненская наб., 14, ЦВК «Экспоцентр»	Нефтегаз-2010 XIII Международная выставка оборудования и технологий для нефтегазового комплекса	1. Геологические и геофизические исследования. Поиск и разведка нефтяных и газовых месторождений. 2. Строительство нефтяных и газовых скважин на суше и на море. Бурение горизонтальных скважин. Оборудование и технологии. 3. Разработка и эксплуатация нефтяных и газовых месторождений. Оборудование и технологии. 4. Сбор и подготовка нефти и газа. 5. Транспорт и хранение нефти, газа и нефтепродуктов, техника и технология строительства и эксплуатации трубопроводов. 6. Нефтегазопереработка и нефтехимия. Оборудование и технологии.	ЗАО «Экспоцентр» (Россия) Тел. (499) 795-37-61

Ввод в эксплуатацию первого пускового комплекса внеклассного мостового перехода через Волгу в Ульяновске стал событием федерального масштаба. Этот мост — второй по величине в Европе. Его длина составляет 5,85 километра, с учетом подъездных участков — около 13 километров.

Не менее грандиозный мостовой переход возводится на остров Русский через пролив Босфор Восточный во Владивостоке. Срок сдачи моста — март 2012 года, в преддверии саммита АТЭС. Это самый северный вантовый мост такого масштаба. Он уникален по своим характеристикам: самая большая протяженность центрального пролета (1 104 метра), самые высокие пилоны для крепления вант (320 метров, на 20 метров выше смотровой площадки Эйфелевой башни), самые длинные ванты.

Еще один проект журнала «ТСР» посвящен 130-летию Дальневосточного морского пароходства.

МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В УЛЬЯНОВСКЕ МОСТ НА ОСТРОВ РУССКИЙ 130-ЛЕТИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА





Мостовой переход через Волгу в Ульяновске — самый крупный из внеклассных мостов, построенных в рамках федеральной программы модернизации транспортной системы России (2002—2010 годы). Его длина с береговыми подходами составляет 12 976 метров, включая шесть путепроводов. Мост длиной 5 825 погонных метров имеет двухъярусную конструкцию — для четырехполосного движения автотранспорта по верхнему ярусу и двухполосного — по нижнему. Это самый большой речной мост балочного типа в мире.

Строительство уникального мостового перехода с 2002 года до сдачи в эксплуатацию в 2009 году в качестве генерального подрядчика вела «Балтийская строительная компания — Санкт-Петербург».

ЗАО «Волгатрансстрой»

43110 Самара, ул. Лесная, 35, Тел./факс (846) 269-58-28

E-mail: secretar@volgatransstroy.ru, www.vts-samara.ru

Соединяя эпохи и берега...



**БАЛТИЙСКАЯ
СТРОИТЕЛЬНАЯ
КОМПАНИЯ**

Большие перемены в Ульяновской области

В рамках проекта «Волжский транзит» на базе ряда действующих федеральных и региональных автомобильных дорог планируется создать новый федеральный межрегиональный транспортный коридор Центр — Урал и современную альтернативную автомагистраль Москва — Ульяновск — Екатеринбург.



Новая транспортная магистраль пройдет в обход Муром и Саранска и пересечет Волгу по мосту в районе Ульяновска, становясь, таким образом, дублером трасс Панъевропейского транспортного коридора, что позволит значительно разгрузить действующие автомагистрали М5 «Урал» и М7 «Волга».

«Волжский транзит»

Первым этапом реализации проекта стали ввод в эксплуатацию в 2009 году первого пускового комплекса мостового перехода через Волгу и завершение реконструкции автомобильной дороги Казань — Ульяновск — Самара (эта четырехполосная трасса первой технической категории, являясь продолжением правобережного подхода нового волжского моста, обеспечивает его связь с федеральной автодорогой Казань — Буинск — Ульяновск и северным въездом в Ульяновск).

Ввод в эксплуатацию в рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России 2002—2010 годы» первого пускового комплекса внеклассного мостового перехода через Волгу в Ульяновске стал событием федерального масштаба. Среди 17 мостов, представленных в программе, данный мостовой переход является самым грандиозным сооружением как по конструкции и протяженности, капиталоёмкости, так и по перспективам развития региона, которые открываются с его запуском.

Первый пусковой комплекс обеспечивает пропуск пассажирского и грузового автотранспорта по верхнему ярусу моста. Удобен он, преимущественно, для движения транзитного транспорта. После завершения строительства второго пускового комплекса построенный мостовой переход будет

не только обеспечивать прохождение межрегиональных и внутриобластных транзитных потоков, но и служить для организации удобного проезда общественного и легкового городского транспорта из одной части города в другую.

В 2011—2013 годы в рамках реализации второго этапа предполагается строительство транспортного обхода г. Ульяновск. Участок дороги протяженностью около 26 километров по кратчайшему маршруту соединит между собой три федеральные трассы: Саранск — Сурское — Ульяновск, Цивильск — Ульяновск и Казань — Буинск — Ульяновск.

Третьим этапом, который планируется реализовать в 2013—2015 годы, станет создание обходов п. Чердаклы и г. Димитровград в рамках реконструкции автомобильной дороги Ульяновск — Димитровград — Самара.

«Средняя Волга»

Помимо формирования нового транспортного коридора в рамках проекта планируется создание на территории Ульяновской области мощного транспортно-логистического кластера (ТЛК) «Средняя Волга». Предполагается создать ряд межрегиональных транспортно-логистических центров в связи с деконцентрацией грузопотоков, предусмотренных «Транспортной стратегией России до 2020 года». Ульяновская область в этой связи рассматривается как одна из главных интермодальных площадок.

Кроме того, Ульяновская область обладает ключевыми элементами для создания ТЛК: таможенным терминалом, двумя аэропортами класса «А», грузовым речным портом, железнодорожными магистралями, разветвленной сетью автомобильных дорог, двумя автомобильными и железнодорожными мостовыми переходами через Волгу. В целях развития современных услуг по доставке и обработке грузов намечено создать международную транспортную компанию.

Совокупные финансовые ресурсы, необходимые для создания ТЛК, оцениваются в 2,7 миллиарда рублей. Предполагается, что после запуска первой очереди терминально-складского комплекса ежегодные поступления в федеральный и местный бюджеты достигнут как минимум 135 миллионов рублей, появится возможность открыть свыше 500 новых рабочих мест.

Ориентировочная суммарная стоимость реализации проекта «Волжский транзит» по Ульяновской области — 62 миллиарда рублей. Однако, по расчетам специалистов, товарооборот только Приволжского федерального округа перестанет ежегодно терять из-за неэффективной логистики до ста миллиардов рублей. Мультипликативный эффект от создания ТЛК заключается в укреплении и налаживании хозяйственных связей с регионами Приволжского федерального округа. **Т**

Проект «Волжский транзит» призван сформировать новый транспортный коридор, который обеспечит устойчивую связь Центра России с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком

ООО «БСК-СМ» укрепляет позиции на рынке

Ульяновское ООО «БСК-СМ», несмотря на нестабильный 2009 год для экономики страны в целом, смогло не только увеличить объемы работ, но и укрепить свой технический и кадровый потенциал. Это еще раз подтвердило намерение компании долгосрочно присутствовать на дорожно-строительном рынке и продемонстрировало его востребованность отраслью. Как удалось этого добиться, рассказывает директор ООО «БСК-СМ» Михаил КАЗЕНОВ.



Михаил КАЗЕНОВ,
генеральный директор ООО «БСК-СМ»

ООО «БСК-СМ» с 2002 года входит в Балтийскую строительную компанию.

Предприятие выполняет весь комплекс земляных работ при строительстве автомобильных и железных дорог, благоустройство территории, оказывает транспортные услуги, предоставляет в аренду дорожную технику.

? *Михаил Анатольевич, каких успехов удалось достичь предприятию за прошедший год?*

— В 2009 году мы увеличили парк техники. Сегодня он насчитывает 60 единиц: специальных машин, самосвалов, экскаваторов, бульдозеров преимущественно импортного производства. Хорошая техническая оснащенность — один из залогов качественного проведения работ. Также мы смогли расширить штат сотрудников до 200 человек. Привлеченные специалисты были задействованы на строительстве мостового перехода через Волгу в Ульяновске, таким коллективом мы обеспечили соблюдение сроков реализации этого проекта.

За плечами специалистов ООО «БСК-СМ» — участие в строительстве важных объектов на Октябрьской железной дороге, строительство автодороги «Хабаровск» на Дальнем Востоке и железной дороги, ведущей к угольному месторождению ветки Улаг — Эльга в Амурском крае. Компания принимала участие в возведении разноуровневой развязки на федеральной трассе М-7 в Казани, сооружении мостового перехода через реку Волгу в Ульяновске, введенного в эксплуатацию в декабре 2009 года

? *Что именно было поручено компании на данном объекте?*

— На строительстве этого моста мы начали работать еще в 2003 году. Занимались разработкой выемки правобережного подхода. Основной объем выполнили с 2003 по 2005 год: разработано порядка 2,5 миллиона кубометров грунта с устройством дренажа. С 2006 года сосредоточились на проведении земляных работ на левобережном подходе. Здесь произведена выемка 0,5 миллиона кубических метров, сделана насыпь в объеме порядка 1 миллиона кубов. Полностью выполнена подготовка дорожного полотна для укладки асфальтобетонного покрытия. На объекте было задействовано около ста человек.

При укреплении откосов, больших насыпей и выемок мы использовали геосинтетические материалы — это современная технология, увеличивающая срок эксплуатации объекта.

Сдача моста стала знаковым событием для БСК-СМ. Во-первых, инженерно-технический персонал приобрел хороший опыт масштабного строительства с высокими требованиями к качеству, во-вторых, мы вовремя и достойно справились с задачей и укрепили свою репутацию надежного партнера.

? *Какие задачи стоят перед коллективом сегодня?*

— Мы продолжаем развивать свою деятельность, расширяем ее географию. Так, в июне прошлого года коллектив компании привлекли к строительству Загорской ГАЭС-2 в Московской области. Здесь мы выполняем комплекс земляных работ.

Кроме этого, есть небольшой объем дорожного строительства в Ульяновске. Сейчас сезон в нашей отрасли еще не начался, поэтому активно развиваем транспортные услуги, грузоперевозки.



Мост через Волгу в Ульяновске

? *За счет чего вам удается получать заказы на таких серьезных проектах?*

— За счет профессионализма и качественного выполнения работ. Главный принцип нашей деятельности — строгое соблюдение требований заказчика. Что касается качества, то его контроль осуществляется в течение всего процесса. У нас есть аттестованная лаборатория контроля качества земляных работ. Мы можем вести строительство круглосуточно с соблюдением всех технологических норм.

? *Как ваша компания совершенствуется?*

— Совершенствование — это улучшение условий труда. Мы создаем комфортные условия проживания специалистов при вахтовом методе работы, держим достойный уровень заработной платы, обеспечиваем хорошую оснащенность предприятия. Это сказывается, в конечном итоге на производительности и самоотдаче каждого сотрудника. Ответственное отношение к делу наших работников, их профессионализм, безусловно, повышают репутацию всей компании.

? *Каковы перспективы развития предприятия?*

— Надеемся на дальнейший рост организации и увеличение объемов работ. ООО «БСК-СМ» готово к реализации крупных транспортных проектов. Модернизируя техническую базу и увеличивая коллектив, мы укрепляем основу для долгосрочного присутствия на рынке. **■**

ООО «БСК-СМ»

432027 Ульяновск, ул. Радищева, 140, корпус 1

Тел. (8422) 46-05-35, факс 46-14-33

E-mail: bsksm1@mail.ru

Мост между настоящим и будущим

«Мост к саммиту» — так называют грандиозный мостовой переход на остров Русский через пролив Босфор Восточный во Владивостоке. Этот вантовый мост по многим параметрам будет превосходить подобные сооружения в мире.



Презентация проекта моста на остров Русский премьер-министру РФ Владимиру ПУТИНУ

Срок сдачи моста — март 2012 года, в преддверии саммита Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, который состоится в сентябре. Мост уникален по своим характеристикам. Самая большая протяженность центрального пролета (1 104 метра), самые высокие пилоны для крепления вант (320 метров, на 20 метров выше смотровой площадки Эйфелевой башни), самые

длинные ванты протяженностью от 135 до 580 метров. А еще это самый северный вантовый мост такого масштаба. Во время посещения министром транспорта Игорем ЛЕВИТИНЫМ научно-производственного объединения «Мостовик», которое состоялось в феврале 2010 года в рамках визита в Омск Президента России Дмитрия МЕДВЕДЕВА, Игорь Евгеньевич назвал мост на остров Русский самым значительным итогом работы последних лет. Министр отметил, что при развале СССР были потеряны многие проектные коллективы. Если бы в течение последних пяти лет министерство не поддерживало российскую транспортную отрасль размещением заказов на конкурсной основе, мост на остров Русский проектировали бы и строили не отечественные, а зарубежные специалисты.

Долгожданная стройка

Вопрос о строительстве моста на остров Русский стоял давно. В 1939 году был выполнен первый проект, в 60-е годы — второй. Владивостоку просто некуда развиваться: узкая полоса между морем и сопками, да и сопки в черте города давно застроены. Остров Русский и город пока соединяет только паромная переправа. Подготовка к встрече на высшем уровне стран Азиатско-Тихоокеанского экономи-

ческого сотрудничества подарит острову второе дыхание. Именно здесь будут построены самые значительные объекты для саммита. Мост нужен как связующее звено между берегами пролива, а фактически — между настоящим и будущим. Омские проектировщики в 2007 году подготовили два варианта моста: висячий и вантовый. Каждый из этих проектов оспаривал первенство в мире по параметрам. Висячий — с самыми длинными мостами в Японии, Турции, Дании, Англии, Китае, США. Вантовый — с двумя строящимися в Китае и Гонконге. Был принят вариант вантового моста, так как его пролеты на высоте в 70 метров над водой не будут препятствовать прохождению крупнотоннажных судов, — рассказывает руководитель федеральной дирекции по строительству объектов дорожного хозяйства Владивостока Александр АФАНАСЬЕВ. — Проект моста на остров Русский превзошел все ожидания. В нем можно увидеть серьезнейший анализ мирового опыта и смелые технические решения, не имеющие аналогов в мировом мостостроении. Мост-великан возводится сразу с двух берегов. Навстречу омичам, начавшим строительство со стороны полуострова Назимова, с острова Русский идут специалисты московской строительной компании ОАО «УСК Мост», которая выполняет сложную и ответственную функцию генподрядчика. Две организации на строительство одного объекта привела жесткая необходимость построить мост в кратчайшие сроки — всего за 43 месяца.

Цифры и факты

Первый строительный «десант» из Омска прибыл на полуостров Назимова в июле 2008 года. На устройстве фундамента 320-метрового пилон в нереально короткие сроки работники «Мостовика» в сложных геологических условиях, проходя скальные грунты, сумели пробурить 120 скважин глубиной до 77 метров и устроить сваи диаметром 2 метра. Приходилось работать на «пяточке» размером с небольшую автостоянку, где сумели разместить шесть буровых, краны и более 40 единиц вспомогательной техники. Потребовалось мощное инженерное сопровождение, четкая логистика. Сегодня в колоссах опор уже угадываются контуры будущего сооружения — чемпиона среди

Технические характеристики моста на остров Русский

Общая длина моста — 1 885,53 метра
Общая протяженность с эстакадами — 3 100 метра
Длина центрального руслового пролета — 1 104 метров
Высота пилонов — 320 метров
Ширина проезжей части — 23,8 метра
Ширина мостового перехода — 25,96 метра
Подмостовой габарит — 70 метров
Количество вант — 168 штук
Самая длинная/короткая ванта — 580/135 метров
Заказчик: ФДА «Росавтодор»
Заказчик-застройщик: ФГУ ДСД «Владивосток»
Автор проекта: НПО «Мостовик»
Проект разработан совместно с ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург»

вантовых мостов. Темп строительства на полуострове Назимова задает НПО «Мостовик». К началу 2010 года специалистами объединения выведены с 10-й по 17-ю постоянные опоры эстакады, возведены 7 временных опор для монтажа пролетных строений, на 100% смонтировано пролетное строение эстакады, возведены 4 мостовые опоры, завершено бетонирование ростверка пилона-гиганта (площадь фундамента — 3 200 квадратных метров, высота — 13 метров, общий объем уложенного бетона — 19 900 кубометров). И главное — приступили к сооружению тела 320-метрового пилона, который должен быть возведен в 72 захватки к ноябрю 2011 года. Эта работа стартовала в середине февраля, и уже к 11 апреля стойки пилона выведены на отметку 27,4 метра.

— Пилон — сооружение уникальное, — комментирует руководитель департамента НПО «Мостовик» по строительству объектов во Владивостоке Сергей КСЕНЖЕНКО. — Фактически это 110-этажное здание. Внутри разместятся лифтовые подъемники, аварийные лестницы, различные датчики, коммуникации, необходимые для поддержания жизнедеятельности мостового перехода.

Обыкновенное чудо

На строительстве этого моста, который по всем техническим параметрам является уникальным, постоянно употребляется слово «впервые», и о многих событиях можно сказать: «обыкновенное чудо». Возведение моста через пролив Босфор Восточный отличает четкая организация работы, выверенные инженерные решения и хорошие условия



К 11 апреля стойки пилона выведены на отметку 27,4 метра

труда. Отстроен поселок для рабочих и ИТР с благоустроенными общежитиями, оборудованными даже ионизаторами воздуха и всей необходимой инфраструктурой: банно-прачечным комбинатом, столовой, магазином. На участке НПО «Мостовик» трудятся более 2 000 человек в две вахты. Четверть из них — жители Приморья. Сегодня во Владивостоке уже создано 56 тысяч рабочих мест, еще 300 тысяч человек по стране будут заняты в производстве строительных материалов, в сфере транспорта. Госу-

дарство вкладывает деньги не только в объекты АТЭС, развитие Приморья, но и в решение антикризисных проблем. Будни стройки — это новизна задач и поиск решений. Работники «Мостовика» отлично справляются с трудностями, связанными со сложными климатическими условиями — частые туманы, шторма, мощные снегопады и снежные бури, порывы ветра на земле до 20, а на высоких опорах — до 30 метров в секунду. В этом году пережили аномально холодную и снежную для Владивостока зиму — столбик термометра опускался до отметки минус 30 градусов. Все это пришлось выдержать. Невзирая на трудности, работа идет по графику.

— Премьер-министром РФ Владимиром ПУТИНЫМ подписано постановление о создании особой экономической зоны на острове Русском, — сообщил полномочный представитель Президента России в ДФО Виктор Ишаев в ходе апрельского рабочего визита в столицу Приморья. — Одно из главных условий создания свободной экономической зоны — мост через пролив Босфор Восточный, важнейший объект саммита АТЭС 2012 года во Владивостоке. **Р**



Эстакадная часть моста на полуострове Назимова

НПО «Мостовик»

644080 г. Омск, пр. Мира, 5/5

Тел. (3812) 65-88-37

Факс 69-66-86

www.mostovik.ru

ДВМП: 130 лет успеха

В апреле 1880 года пароход «Москва», принадлежавший компании «Добро-флот», отправился из Одессы во Владивосток. Этим рейсом было положено начало морского торгового пути из европейской части России к ее дальневосточной окраине и созданию одной из крупнейших судоходных компаний страны — Дальневосточного морского пароходства.



Теплоход
«Капитан Маслов»

Флот ОАО «ДВМП» работает во всех районах мирового океана, включая Северный Ледовитый и Антарктический океаны. Компания активно участвует в арктических и антарктических государственных и коммерческих проектах, используя свой многолетний опыт и преимущества флота с ледовым классом

Спустя сто с лишним лет на базе Дальневосточного морского пароходства объединились крупные игроки транспортного рынка: операторы железнодорожных и автомобильных перевозок, агентские компании, иностранные представительства. Сегодня этот интегрированный холдинг, предоставляющий возможность комплексного решения любой логистической задачи в рамках одной коммерческой структуры, называется Транспортной группой FESCO.

ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП) — базовая компания Транспортной группы FESCO, является третьей по величине судоходной компанией и крупнейшим перевозчиком навалочных и генеральных грузов в России. Компания владеет и управляет флотом различного назначения: контейнеровозы, балкеры, лесовозы, универсальные суда, ледоколы.

Активная работа круглый год

Основной вид деятельности Дальневосточного морского пароходства — линейные контейнерные перевозки. Постоянные линии работают между портами Дальнего Востока РФ (Владивостока, Находки, Восточного) и портами Южной Кореи, Японии, Китая, Тайваня, Вьетнама, США и Канады. Балтийские линии компании обеспечивают судозаходы в порты: Санкт-Петербург, Гамбург, Роттердам, Антверпен, Бременхафен, Рига, Клайпеда, Котка. Также осуществляются каботажные морские перевозки на Камчатку, Магадан, Сахалин и Чукотку.

Флот ДВМП работает во всех районах мирового океана, включая Северный Ледовитый и Антарк-

тический океаны. Компания активно участвует в арктических и антарктических государственных и коммерческих проектах, используя свой многолетний опыт и преимущества флота с ледовым классом. Так, летом осуществляются перевозки грузов на Север России — в районы с ограниченными сроками навигации, в том числе на необорудованный берег в порты и портпункты Чукотки и Корякии. Зимой осуществляются экспедиционные завозы грузов в Антарктиду. Ледокольный флот ОАО «ДВМП» ежегодно осуществляет ледовую проводку судов в Дальневосточном бассейне, в том числе принимая участие в нефтегазовых проектах страны на Дальнем Востоке.

Балкерный флот ДВМП работает в Балтике круглый год, поставляя уголь из российских портов в Европу по контрактам с крупнейшими экспортерами угля (компаниями СУЭК и Крут-рейд).

Лесовозы с ледовым классом (теплоходы типа «Елена Шатрова») доставляют пиломатериалы из портов Финляндии и Швеции в Северную Африку в любое время года.

В осенне-зимний период, используя преимущество судов с ледовым классом, таких как «Иван Макарьин», «Капитан Цируль», «Челябинск», ДВМП осуществляет активные перевозки угля из порта Ванино (бухта Мучка) и Восточный в Японию, Южную Корею и Китай. Многоцелевые суда (СА-15) используются для перевозок проектных (негабаритных, тяжеловесных, нестандартных) грузов из Китая в Индию и порты Африки.

В будущее — с оптимизмом

Несмотря на осторожность, с которой высказываются некоторые эксперты, затрагивая темы развития транспортной отрасли в ближайшие годы, Дальневосточное морское пароходство ставит перед собой вполне реальные и достигаемые цели. Так, пароходство будет продолжать участие в арктических и антарктических проектах. В этой части пароходство не просто оперирует ледокольным флотом, но и имеет большой опыт плавания в тяжелых ледовых условиях, технической эксплуатации судов, ценный опыт работы экипажей. ОАО «ДВМП» продолжит важную задачу так называемого северного завоза — обеспечения отдаленных северных районов всем необходимым, а также завоз грузов для нужд Тихоокеанского флота. Развитие балкерных перевозок подкрепляется намерением Дальневосточного морского пароходства осуществить строительство четырех балкеров дедвейтом 57 тысяч тонн в КНР.

Таким образом, свой юбилейный год Дальневосточное морское пароходство проведет под лозунгом: «Гордимся прошлым, уверены в будущем!» **Т**

Компания «Регистр-Консалтинг»: бренд, которому доверяют!

Компания «Регистр-Консалтинг» уже более 10 лет оказывает консультационные услуги предприятиям при разработке и внедрении систем менеджмента в соответствии с требованиями международных стандартов ISO серий 9000, 14000, OHSAS 18001. Со дня своего основания Компания постоянно развивается, расширяет спектр предоставляемых услуг, осваивая новые направления деятельности. Сегодня, кроме общих стандартов на системы менеджмента, большой популярностью пользуются отраслевые стандарты (в автомобильной промышленности, информационной безопасности, нефтяной отрасли, пищевой промышленности, системе газпрома и другие), созданные на базе ISO 9001. Есть рекомендации по внедрению системы менеджмента качества в образовательных учреждениях, муниципальных органах власти. Компания «Регистр-Консалтинг» накопила обширный опыт работы по всем указанным направлениям.



Сотрудники Компании «Регистр Консалтинг» — это высококвалифицированные специалисты с богатым производственным опытом и опытом построения систем менеджмента на предприятиях различных форм собственности и видов деятельности. Среди них действующие аудиторы отечественных и зарубежных органов по сертификации систем менеджмента.

Обучение персонала

При разработке и внедрении систем менеджмента любого направления важную роль играет обучение персонала

организации, поэтому в 2001 году в Компании был создан Учебно-методический центр — НОУ «УМЦ «РЕГКОН». Его специалисты разработали более тридцати программ обучения для сопровождения консалтинговых проектов. Семинары по разработанным программам проводятся как на учебных площадках Компании «Регистр-Консалтинг», так и на предприятиях, где внедряется система менеджмента. При этом материалы для корпоративного обучения адаптируются под требования конкретного заказчика и специфику его деятельности.

НОУ «УМЦ «РЕГКОН» имеет лицензию на осуществление образовательной деятельности Комитета по науке и высшей школе правительства Санкт-Петербурга (серия Б №209073, рег. №Д953 от 07.10.2009 г.).

В 2008 году Учебно-методический центр первым среди российских организаций одобрен в качестве обучающей организации (провайдера) органом по сертификации персонала Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» (РР) и Международным регистром сертифицированных аудиторов (IRCA).

Официальное признание IRCA и РР подтверждает высокое качество оказываемых услуг, усиливает осознание огромной ответственности перед клиентами и создает условия для постоянного совершенствования и применения передового мирового опыта в деятельности Компании.

Действующая в компании «Регистр-Консалтинг» сертифицированная система менеджмента качества позволяет оказывать услуги на высоком международном уровне. Компетентность Компании при внедрении систем менеджмента качества в дочерних обществах и организациях ОАО «Газпром» в рамках информационно-образовательной и консультационной деятельности признана и уполномоченной организацией системы «Газпромсерт» — ООО «Газпром развитие»

СМК для процветания бизнеса

Успех бизнеса зависит от множества факторов, основной из них — эффективность действующей системы управления. Это как нервная система в организме человека. И как показывает практика, «нервы» во многих отечественных компаниях нужно «лечить». Внедрение современных систем управления оптимизирует множество непродуктивных процессов, в результате чего происходит улучшение качества продукции/услуг, повышение удовлетворенности потребителей, поставщиков, персонала компании и общества в целом, повышение производительности, снижение финансовых затрат, оптимизация расходов, увеличение инвестиционной привлекательности.

В современных условиях наличие сертифицированной системы менеджмента часто является и одним из требований для участия в тендерах или заключения контрактов.

С 2003 года Компания «Регистр-Консалтинг» развивает сотрудничество с ОАО «Дальневосточное морское пароходство». Оно началось с разработки и внедрения в ДВМП международного стандарта ISO 9001 и продолжилось в проекте по внедрению ISO 14001 и OHSAS 18001. Профессиональный подход к делу, надежная репутация, взаимовыгодное партнерство — эти принципы стали связующими звеньями двух компаний. История Дальневосточного морского пароходства, отмечающего в этом году 130-летие, — яркий пример эффективного бизнеса, нацеленного на долгосрочную перспективу.

Компания «Регистр-Консалтинг» поздравляет коллектив ОАО «Дальневосточное морское пароходство» с юбилеем и желает дальнейшего процветания, творческих успехов, бескрайнего плаванья и реализации самых смелых планов! **Р**

Компания «Регистр-Консалтинг»

191187 Санкт-Петербург,

наб. Кутозова, 30

Тел.: (812) 275-05-12, 275-05-13

E-mail: emc@regcon.ru,

mail@regcon.ru

www.regcon.ru



3000 километров

По словам министра транспорта РФ Игоря ЛЕВИТИНА, все ранее начатые проекты по строительству дорог в России будут завершены, но запуск новых в 2010 году не состоится. В итоге планируется построить 3 000 километров автомобильных дорог, передает ИТАР-ТАСС.



— Последние несколько лет мы не начинали строительство новых дорог, потому что в связи с кризисом мы понимали, что их трудно будет закончить в краткосрочный период. Поэтому те дороги, которые ранее начинали, мы и заканчиваем, — сказал Игорь ЛЕВИТИН в эфире информационного телеканала «Россия-24». — Мы планируем три тысячи километров. Из них тысяча километров федеральных дорог, из которых 650 километров — это трасса Чита — Хабаровск, которую мы заканчиваем в этом году. Дорога строилась 40 лет, и теперь у России, наконец, появится дорога с твердым покрытием, соединяющая европейскую часть страны и Дальний Восток, — пояснил министр.

Подводя итоги 2009 года, Игорь ЛЕВИТИН отметил, что потери в объемах грузоперевозок произошли во всех видах транспорта. «Было общее снижение

пассажиропотока, мы смогли увеличить объемы только на морском транспорте. Это один вид транспорта, который показал рост, — сказал он. — Для нас наибольшие потери связаны с тем, что в период кризиса наши компании вынуждены были снижать стоимость перевозок. Для населения это было хорошо, но практически все компании работают на грани рентабельности. Поэтому пришлось заниматься издержками», — добавил министр.

Глава Минтранса России считает, что сейчас происходит перераспределение пассажиропотока между авиа- и железнодорожными перевозчиками: «Наши авиаперевозчики снижают стоимость перевозок в борьбе за пассажира, и, видимо, происходит переход пассажира из купейного и СВ-вагона в авиацию. Ситуация, которая складывается, говорит о том, что при равенстве стоимости билетов пассажир выбирает авиацию. И плюс — авиакомпании значительно снизили стоимость билетов именно в связи с кризисом», — заметил Игорь ЛЕВИТИН. ■

Государство поможет строить платные дороги

Правительство РФ окажет содействие компаниям в строительстве платных дорог, предоставив госгарантии по корпоративным облигациям, выпускаемым для привлечения средств на крупные инвестпроекты, сообщает газета «Ведомости».

Премьер-министр РФ Владимир ПУТИН подписал постановление о предоставлении в 2010 году госгарантий по корпоративным облигациям, выпускаемым для привлечения средств на крупные инвестпроекты. Господдержку получат строители участка (с 15 по 58 километр) шоссе Москва — Санкт-Петербург, нового съезда (в обход Одинцова) на МКАД с трассы Москва — Минск и Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге (ЗСД). Все дороги будут платными.

По данным издания, первые два проекта реализуются в рамках частно-государственного партнерства. Концессионеры — ООО «Северно-Западная концессионная компания» (СЗКК, владельцы — французская Vinci и ее подразделение Eurovia) и ОАО «Главная дорога» (контрольный пакет у УК «Лидер»). Мэрия Санкт-Петербурга,

которой принадлежит ЗСД, так и не подписала соглашение с победившим в конкурсе ЗСД «невским меридианом» (консорциум Hochtief, Strabag, Bouygues, Egis, «Базэла» и «Мостоотряд №19»).

Как рассказала Наталья МОДИНА из ФГУ «Дороги России», стоимость участка дороги между Москвой и Санкт-Петербургом составляет 63,4 миллиарда рублей, государство готово потратить 23 миллиарда рублей, а остальное должен найти концессионер. Срок строительства — 2010—2013 годы. Возведение дороги в обход Одинцова обойдется в 25,6 миллиарда рублей. Доля государства — не более 11 миллиардов рублей, срок — до 2012 года. Бюджет строительства ЗСД — 212,7 миллиарда рублей, срок — до 2015 года.

В постановлении правительства говорится, что общий объем господомощи с учетом госгарантий не должен



превышать 75% от бюджета проекта, а размер гарантии — 50%, но не менее 1 миллиарда рублей.

По словам руководителя дирекции «Лидера» Сергея КЕРБЕРА, пока компании планируют привлечь за счет облигаций 57,7 миллиарда рублей. ■

ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ РОССИИ

В 2009 году, на год раньше запланированного срока, была завершена реализация ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)». Программа внесла существенный вклад в развитие транспортной отрасли. За период реализации программы было построено и реконструировано более 23 тысяч километров автомобильных дорог общего пользования, введено в эксплуатацию 590 километров новых железнодорожных линий. Объем перевалки грузов в морских портах увеличился в 2,7 раза. Введены перегрузочные комплексы общей мощностью 305 миллионов тонн.

Игорь ЛЕВИТИН,
министр транспорта РФ



ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНОВ



Юганская Обь, ХМАО

От горных перевалов к железной дороге



Совершенствование дорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры — один из главных пунктов в программе социально-экономического развития Республики Алтай. Подробнее об этом — в материале министерства регионального развития.

Республика Алтай расположена в самом центре Евразийского континента на стыке нескольких государств, природных зон и культурных миров. Горный Алтай по праву считается одним из самых уникальных уголков мира. Площадь республики составляет 92,6 тысячи квадратных километров. Численность населения 209 тысяч человек, из них 55 тысяч проживает в республиканском центре — городе Горно-Алтайске. Географические особенности обусловили развитие здесь двух видов транспорта: автомобильного (более 90% всех видов перевозок) и авиационного (пассажирские и почтовые перевозки).

Автотранспорт

Автомобильный транспорт является ведущим в республике. Протяженность автодорог составляет более 3 400 километров, в том числе федерального значения — 538,7 километра (16,4%) и республиканского — 2 894,34 километра (83,6%). В каждом из десяти районов республики имеется по одному дорожно-эксплуатационному предприятию, которые обслуживают от 150 до 400 километров трасс. На региональных дорогах эксплуатируется 385 мостов длиной 8 419,5 погонных метров, на федеральных — 58 мостов (1 741 погонный метр). Дороги пересекают 34 горных перевала.

Развитие дорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры — один из главных пунктов в программе социально-экономического развития

Республики Алтай. Дорожная политика региона направлена на создание современной сети автомобильных дорог, эффективно содействующей росту экономики, решению социальных проблем, повышению жизненного и культурного уровня населения.

Развитие автодорожной транспортной системы реализуется в рамках целевой программы «Автомобильные дороги Республики Алтай (2008—2010 годы)».

В 2010 году в связи с созданием особой экономической зоны в Республике Алтай планируется реконструкция автомобильной дороги М-52 «Чуйский тракт» — от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией.

Перспективы развития

На территории Республики Алтай функционирует аэропорт Горно-Алтайск, который относится к классу «Д». Аэродром, эксплуатирующийся в светлое время суток, принимает воздушные суда: Як-40, Ан-38, Ан-28, Ан-2, А-27 и вертолеты всех типов. В настоящее время в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» ведется реконструкция взлетно-посадочной полосы аэродрома. Она предусматривает замену светосигнального оборудования и доведение ВПП до 2 300 метров. Кроме этого, в рамках республиканской целевой программы «Развитие аэропорта Горно-Алтайск на 2008—2010 годы» и в соответствии с распоряжением правительства Республики Алтай от 5 ноября 2009 года «О начале проектирования и строительства республиканского аэровокзального комплекса с инженерной инфраструктурой» за счет средств республиканского бюджета разрабатывается проект аэровокзального комплекса с инженерной инфраструктурой.

Значимым событием в транспортном комплексе республики станет появление железнодорожного сообщения. Оно предусмотрено разработанным ОАО «РЖД» проектом «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года». Так, начало строительства планируется на 2013 год, окончание — в 2015 году. Длина железной дороги составит около 115 километров с отправной точкой в городе Бийске и конечной — в Горно-Алтайске. Стоимость всего проекта оценивается в 25,6 миллиарда рублей.

Реализация этих важных мероприятий обеспечит дальнейшее развитие в Республике Алтай авиатранспортной, дорожно-строительной отрасли, позволит увеличить налоговые поступления в местный бюджет и создать новые рабочие места. ■

В 2013 году в Республике Алтай начнется строительство железной дороги

Полвека на дорогах Алтая

Республика Алтай может похвастаться хорошими дорогами. В первую очередь это заслуга местных дорожно-строительных предприятий. Одно из них — ОАО «Усть-Канское ДРСУ» — имеет более чем полувековой опыт работы: отсчет своей деятельности организация ведет с 1958 года.



Предприятие начало свою деятельность как Усть-Канский дорожно-эксплуатационный участок №446, который обслуживал дорогу Шиверта — Усть-Кан — Туэкта. В то время технопарк предприятия состоял из автогрейдер, двух прицепных грейдеров, трех тракторов и четырех самосвалов.

В 1980 году участок был переименован в Усть-Канский ДРСУ. А еще десять лет спустя начался новый этап его развития. Выросло число погрузчиков, автогрейдеров и экскаваторов. Ремонтно-строительная база пополнилась административным зданием, гаражами для стоянки дорожной техники, ремонтным боксом, кузницей, слесарными и бытовыми помещениями, автозаправочной станцией, складами и другими подсобными строениями. Для увеличения объемов и повышения качества дорожно-ремонтных работ в 1999 году в урочище Сары-Коба начали работу асфальтобетонный завод ДС-158 производительностью 50 тонн в час, дробильно-сортировочная установка и лаборатория.

Сегодняшний день предприятия

В настоящее время Усть-Канское ДРСУ ведет работы по содержанию и строительству автотрасс, улучшению состояния автомагистралей, искусственных сооружений, мостов, а также строительству тротуаров и подъездных путей в райцентре и других населенных пунктах. На обслуживании предприятия 341,6 километра дорог, из них 97 — с асфальтобетонным покрытием. Летом дорожники выполняют ямочный ремонт асфальтобетонного и гравийного покрытия, ремонт обстановки дороги, мостов и водопропускных труб. Зимой — чистят дороги от снега, борются с наледью.

В своей работе предприятие применяет современные технологии: выполняется поверхностная обработка дорог, обработка черным щебнем. Зимой для повышения безопасности проезда применяется песко-соляная смесь.

Технопарк предприятия укомплектован самосвалами, комбинированными дорожными машинами, автогудронатором, бульдозерами, автогрейдерами, асфальтоукладчиками, погрузочными механизмами.

В 2008 году Усть-Канское ДРСУ закупило новую технику: автогрейдер, самосвал и навесное оборудование для разбрасывания песчано-гравийных материалов.

На предприятии работает около 70 человек. Треть из них — опытные дорожные строители со стажем более десяти лет. Инженеры и рабочие Усть-Канского ДРСУ регулярно повышают квалификацию в Москве, Санкт-Петербурге, Иркутске, Пятигорске, Владимире.

Выполненные объекты

В 2009 году специалисты Усть-Канского ДРСУ провели ремонт гравийного покрытия на трассе Черный Ануй — Белый Ануй — Яконур протяженностью четыре километра, а также выполнили ремонт гравийного покрытия на дороге Иня — Усть-Кокса — Усть-Кан — Туэкта протяженностью пять километров и устройство асфальтобетонного покрытия на участке этой же трассы протяженностью 1,7 километра.

Еще одним объектом Усть-Канского ДРСУ в прошедшем году стали подходы к мосту через реку Майма на автодороге Горно-Алтайск — Чуя общей протяженностью около одного километра: дорожники отсыпали земельное полотно, выполнили устройство основания и асфальтобетонного покрытия.

Также в селе Урласпак было выполнено укрепление камнем берега реки Тяньжа и спрямление русла на участке протяженностью 700 метров.

В 2009 году Усть-Канское ДРСУ выполнило работ на сумму около 25 миллионов рублей. В текущем году предприятие будет участвовать в конкурсе на строительство водопропускных труб на участке федеральной трассы Новосибирск — Ташанта, проходящем через Онгудайский район республики. Ожидаемый объем финансирования — около десяти миллионов рублей. В своем успехе руководство Усть-Канского ДРСУ не сомневается — солидный опыт работы позволяет предприятию регулярно выигрывать тендеры на производство работ в разных районах Республики Алтай. **Р**

ОАО «Усть-Канское ДРСУ»

649450 Республика Алтай, Усть-Канский район,
с. Усть-Кан, ул. Ленинская, 2
Тел. (38847) 2-21-72
E-mail: drsuu-kan@rambler.ru

Перспективы транспортной инфраструктуры Архангельской области

В Архангельской области разработана и утверждена транспортная стратегия на период до 2030 года. Основой для ее разработки стали Транспортная стратегия РФ до 2030 года, а также ряд социально-экономических региональных и федеральных программ. О развитии транспортного комплекса рассказывает региональный министр промышленности, транспорта и связи Эрнест БЕЛОКОВИН.



Эрнест БЕЛОКОВИН,
министр
промышленности,
транспорта и связи
Архангельской области

Аэропортовый комплекс региона включает в себя 23 аэропорта и аэродрома: один международный аэропорт федерального значения, один аэропорт регионального значения и 21 аэродром местного значения

В транспортной стратегии региона можно выделить несколько приоритетных направлений. В сфере воздушного транспорта предполагается сохранение и увеличение действующих аэропортов, а также малых аэродромов в области. В некоторых планируется замена светосигнального оборудования. Пропускная способность аэропортов Архангельск и Нарьян-Мар будет увеличена.

Что касается водного транспорта, то здесь намечен ремонт и реконструкция причалов, пристаней и речных вокзалов, а также обновление существующего пассажирского флота. Стратегия рассчитана на 20 лет, и модернизация транспорта будет проходить в несколько этапов.

Уже сейчас началась реализация программы губернатора Архангельской области по модернизации пассажирского автотранспорта в регионе — постепенная замена автобусов типа ПАЗ на вместительные и комфортабельные ЛиАЗы. В дальнейшем планируется электрификация городских маршрутов и запуск троллейбусов.

Развитие морских портов

В непосредственной близости от побережья области проходит Северный морской путь. В регионе находятся три морских порта: Архангельский, Мезенский и Онежский. Архангельский морской порт в отличие от всех других портов России рассредоточен на акватории в пределах 50 километров. Сегодня он развивается как

многопрофильный транспортный узел, перерабатывающий почти всю номенклатуру грузов: генеральные грузы (в том числе в контейнерах), целлюлозу, картон, лесоматериалы, удобрения, металл, уголь, нефтепродукты. К сожалению, на сегодняшний день основной порт региона загружен всего на 45%. Значительное повышение грузопотока в будущем тесно связано с реализацией проекта «Белкомур» — комплексной программой промышленного и инфраструктурного развития Пермского края, Республики Коми и Архангельской области. Помимо создания железнодорожной ветки, которая обеспечит кратчайший выход регионов Сибири и Урала к Архангельску, Мурманску и портам Финляндии, Белкомур включает в себя еще более 15 инвестиционных проектов. Один из них — строительство глубоководного морского порта в Архангельске. Планируется, что к 2020 году на Архангельский морской порт пойдет грузопоток с Зауралья в объеме около 30 миллионов тонн. Для обеспечения переработки всего поступающего груза к этому времени будет построен и введен в эксплуатацию новый глубоководный район морского порта в губе Сухое Море, который сможет принимать суда грузоподъемностью до 70—80 тысяч тонн. Дноуглубительные работы предполагается начать уже в 2012 году. Одновременно с этим правительство Архангельской области совместно с Министерством транспорта РФ планирует решить вопросы снижения портовых сборов в Архангельске, что также повлияет на его развитие.

Строительство автодорог

По данным 2009 года, протяженность автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории области, составляет 8 617,1 километра. Из них 537,7 километра (6,2%) — трассы федерального значения, 8 079,4 (93,8%) — регионального.

В дорожной сфере сейчас реализуется несколько значимых проектов. Один из них — строительство дороги Плесецк — Каргополь, ведущееся по поручению Президента России. Для исполнения поручения главы государства к окончанию строительства дороги с асфальтобетонным покрытием на перегоне Плесецк — Каргополь в 2010 году необходимо ввести в эксплуатацию 82,37 километра, из них основной трассы — 70,825 километра, подъездов — 11,545 километра. На эти работы требуется порядка 2,2 миллиарда рублей.

Необходимо также продолжить строительство областных трасс, связывающих районные центры с региональной сетью автодорог. **Т**



На рейде Северной Двины

Приоритеты речного судоходства

ФГУ «Северо-Двинское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» обслуживает судоходные водные пути бассейнов рек Северная Двина, Мезень, Кулой, Онега, озера Лача и Киозеро, а также Северо-Двинскую шлюзованную систему. Эти водные пути располагаются в основном в Архангельской и Вологодской областях, в Республике Коми и частично в Кировской области.

Общая протяженность внутренних водных путей бассейна составляет 6 658 километров, в том числе с гарантированными габаритами пути 2 909 километров.

Выход из Северного бассейна на водные пути Единой глубоководной системы России осуществляется через Северо-Двинскую шлюзованную систему, построенную в 1828 году. Общая протяженность Северо-Двинской системы — 127 километров.

ФГУ «Севводпуть» имеет в своем составе обособленные подразделения (филиалы):

- Архангельский район водных путей (Архангельск);
- Вологодский район водных путей (Вологда);
- Сыктывкарский район водных путей (Сыктывкар);
- Мезенский район водных путей (село Лешуконское);
- Вологодский узел связи (Вологда).

Для выполнения поставленных задач ФГУ «Севводпуть» осуществляет следующие виды деятельности:

- содержание и эксплуатация внутренних водных путей и расположенных на них гидротехнических сооружений;
- дноуглубительные и намывные работы;
- русловые инженерно-геодезические и инженерно-гидрологические изыскания;
- тральные работы;
- обеспечение судов путевой и картографической информацией в границах бассейна;
- перевозки внутренним водным транспортом грузов.

Для производства работ имеются все необходимые технические средства. На балансе ФГУ «Севводпуть» находится 240 единиц судов. Для обслуживания и содержания знаков навигационного оборудования судовых ходов используется

49 обстановочных теплоходов. Для выполнения дноуглубительных работ имеется 16 единиц землечерпательного флота, в том числе три многочерпаковых земснаряда. Для проверки чистоты судовых ходов в ФГУ «Севводпуть» работают три специализированные тральные бригады. Весь флот оборудован современными приборами, обслуживается высококлассными опытными специалистами. В государственном учреждении их работает 1 500 человек.

Являясь некоммерческой организацией, ФГУ «Севводпуть» имеет право осуществлять приносящую доходы деятельность. Основными заказчиками являются предприятия: осуществляющие строительство подводных переходов и других объектов на водных путях; лесоперерабатывающего комплекса; эксплуатирующие водовыпуски, водозаборы. Севводпуть обеспечивает судоходство там, где речной транспорт и сегодня остается главным, а иногда и единственным средством перевозки пассажиров и грузов. **Р**

ФГУ «Севводпуть»

165300 Архангельская обл., г. Котлас,
ул. Карла Маркса, 9
Тел. (81837) 5-65-08, факс 3-22-84

СОБЫТИЯ

В Архангельске появится Северный (Арктический) федеральный университет

6 апреля премьер-министр России Владимир ПУТИН подписал распоряжение о создании в Архангельске Северного (Арктического) федерального университета



Напомним, на этот статус претендовали вузы Санкт-Петербурга, Ленинградской и Мурманской областей, республик Карелия и Коми, Новгорода и других регионов Северо-Запада России. Как

сообщает пресс-центр правительства Архангельской области, выдержать серьезную конкуренцию САФУ смог во многом благодаря консолидации научного сообщества и серьезной поддержке областной власти. Губернатор региона Илья МИХАЛЬЧУК объявил создание федерального университета приоритетным проектом региона.

— С образованием Северного (Арктического) федерального университета Архангельская область может стать центром освоения Арктики и развития всего Русского Севера. Тем более что Председатель Правительства России Владимир ПУТИН одобрил идею сделать наш регион базой для освоения Штокмановского месторождения. А это — новые рабочие места, новые специальности, а значит, и высококлассные кадры.

И готовить их будут в нашем вузе, — подчеркнул И. МИХАЛЬЧУК.

В Северном (Арктическом) федеральном университете будут учиться более 35 тысяч студентов из Архангельской области и других северных регионов России.

Правительство России готово поддержать новый вуз и выделить только в этом году около миллиарда рублей на закупку оборудования.

В планах — строительство новых учебных корпусов, кампусов для студентов и жилья для преподавателей, а также технопарка и спорткомплекса.

В ближайшее время необходимо зарегистрировать новый вуз как юридическое лицо. Сейчас правительство Архангельской области разрабатывает проект долгосрочной целевой программы поддержки развития Северного (Арктического) федерального университета в 2011—2015 годах. **С**

ОАО «Бамстроймеханизация» и ОАО «РЖД» — стратегические партнеры на долгие годы



(Справа налево): генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Василий ТАРАСЕНКО, губернатор Пермского края Олег ЧИРКУНОВ, президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН, начальник СвЖД Владимир СУПРУН на открытии участка Яйва — Соликамск

Если рассказывать обо всех объектах «Бамстроймеханизации», потребуется многотомное издание. Долговременное и основательное сотрудничество сложилось у бамовских механизаторов с ОАО «РЖД». Сегодня предприятия-партнеры реализуют несколько важных объектов, в том числе в Сочи, где в 2014 году состоится Олимпиада.

Решение самых сложных задач

В 2009 году специалисты ОАО «Бамстроймеханизация» приступили к строительству совмещенной (автомобильной и железной) дороги Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» в Краснодарском крае. Главный стратегический партнер «Бамстроймеханизации» — ОАО «РЖД» — доверило этот сложный проект именно бамовцам. Василий Иванович ТАРАСЕНКО, генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» назвал такое решение смелым, поскольку все основные силы бамовских механизаторов находятся на Дальнем Востоке, поэтому было принято решение создать новое подразделение (МК-147), закупить новую технику и открыть еще одно представительство предприятия, на этот раз в Сочи. Так компания обосновалась на западе.

Надо отметить, что Бамстроймеханизацию на эту стройку пригласили не случайно: объект сложный, находится под постоянным правительственным надзором, и сроки установлены очень сжатые — дату Олимпиады никто не перенесет. В таких жестко поставленных рамках предприятию уже при-

ходилось работать на БАМе, поэтому сейчас оно с легкостью справляется с поставленными задачами. За первые полгода в Сочи был построен вахтовый поселок с домиками и общежитиями, столовой, баней и административными зданиями, диспетчерской и очистными сооружениями. Переработано 787 тысяч кубических метров грунта на сумму 826 миллионов рублей.

Еще один западный объект, который появился в 2007 году, — строительство нового железнодорожного участка Яйва — Соликамск в обход района техногенной аварии в Пермском крае.

— Любой строительный объект имеет свои сложности, вот и этот оказался «не гладким». Иногда на один километр встречалось до четырех «пересечек». На строительстве участка в 53 километра построено 5 мостов, 54 водопропускных трубы, проложено 350 километров кабеля СЦБ, установлено 1 289 опор контактной сети, построены 4 тяговые подстанции «Чашкино» и 3 разъезда, а так как на этом объекте «Бамстроймеханизация» является генеральным подрядчиком, то все эти нюансы интересуют нас в первую очередь, — рассказывает Василий ТАРАСЕНКО.

Торжественный пуск нового участка

20 декабря 2009 года состоялось торжественное открытие движения по новому однопутному электрифицированному участку Яйва — Соликамск. В мероприятиях, посвященных вводу в эксплуатацию первой очереди железнодорожного обхода, приняли участие президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН, губернатор Пермского края Олег ЧИРКУНОВ, генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Василий ТАРАСЕНКО и другие официальные лица. По словам Владимира ЯКУНИНА, новый железнодорожный путь сдан в эксплуатацию в комплексе с транспортной инфраструктурой при максимальном использовании автоматизированных технологий ее обслуживания. Президент ОАО «РЖД» отметил также, что участок построили в коротко рекордные сроки — на 10 месяцев раньше, чем планировалось. Сотрудники ОАО «Бамстроймеханизация» получили благодарность и почетные грамоты от Владимира ЯКУНИНА.

— В 2010 году мы продолжим работу на этом объекте, и уже в скором времени станция Березники — Сортировочные Свердловской железной дороги примкнет к новой линии. И я надеюсь, по завершению этой стройки мы еще будем работать в Пермском крае, для этого у нас есть все, — говорит Василий ТАРАСЕНКО.

Еще один грандиозный проект, на котором ОАО «Бамстроймеханизация» работает 25 лет, — железнодорожная линия Беркамит — Томмот — Якутск. Совсем недавно Постановлением Правительства РФ №553 были объединены два титула Томмот — Кердем и Кердем — Нижний Бестях. Это дало транспортным строителям твердую цифру — 49 миллиардов рублей на строительство железной дороги до Нижнего Бестяха, расположенного на противоположном от Якутска высоком правом берегу реки Лены, и возможность продолжить работу на родной стройке.

По словам Василия ТАРАСЕНКО, большой объем земляных работ на участке Беркамит — Томмот были выполнены подразделениями ОАО «Бамстроймеханизация». Первыми сюда пришла МК-74, которая начала с участка Денисовский и затем продвинулась дальше на север. Именно бамовские механизаторы делали здесь дамбы, устройства конусов, противоналедевые сооружения, то есть весь комплекс земляных работ, как и на любом другом объекте.

13 февраля 2010 года состоялся выезд строящихся объектов железнодорожной линии Томмот — Кердем — Якутск (Нижний Бестях) группой руководителей строительных организаций и правительства Якутии. Группу возглавлял Вячеслав ШТЫРОВ, президент Республики Саха (Якутия). Выезд осуществлялся пассажирским поездом №502, впервые

отправившимся от станции Томмот (376 километр) до станции Кюргелях (584 километр). Сегодня строители ждут проектную документацию на новый титул, которая в данный момент проходит главгостэкспертизу. А на территории Якутии есть еще один железнодорожный объект, на котором работают подразделения ОАО «Бамстроймеханизация», — железнодорожная ветка Улак — Эльга, которая «оживит» крупнейшее в мире месторождение по добыче коксующих углей.

— Мы начинаем работать на этой стройке уже в третий раз, и надеемся, что бог действительно любит троицу и нам не придется больше прекращать работу на этом объекте. Чаще это экономические причины — закрывают финансирование, но хочется надеяться, что инвесторам все-таки этот объект нужен, и стройка будет жить, потому что страдают не только строители, но и люди, которые начали обживать места вокруг месторождения в надежде получить работу, — поясняет Василий ТАРАСЕНКО.

Инвесторами строительства железной дороги Улак — Эльга выступила компания «Мечел». 5 марта прошло торжественное собрание, на котором представители компании «Мечел» заверили: уже в ноябре этого года начнутся вскрышные работы на месторождении и первые тонны угля будут отправлены потребителям. А значит, будут и дороги.



Президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН выразил благодарность заместителю генерального директора ОАО «Бамстроймеханизация» Николаю ЗОЛАТОРЕВУ

Успехи транспортных строителей

На вышеперечисленных железнодорожных объектах ОАО «Бамстроймеханизация» трудится сегодня, но хочется сказать и о тех, которые уже сданы в эксплуатацию:

- реконструкция и капитальный ремонт земляного полотна Забайкальской, Дальневосточной и Сахалинской железных дорог;
- строительство вторых путей железнодорожной линии ст. Карымская — ст. Забайкальск;
- переустройство участка железнодорожной линии Известковая — Чегдомын, попадающего в зону влияния Бурейской ГЭС;
- строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Кузнецово, Находка—Хмыловский;
- строительство нового Кузнецовского тоннеля на железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань;
- строительство железнодорожной линии Нарын — Лугокан в рамках инвестиционного проекта «Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области».



Техническое вооружение в Сочи

ОАО «Бамстроймеханизация» как специализированное предприятие по механизации земляных работ было создано 10 ноября 1975 года для работы на БАМе. Центральный офис общества с тех времен и по сей день находится в г. Тында Амурской области. Представительства ОАО «Бамстроймеханизация» расположены в Москве, Хабаровске, Чите, Сочи, Алдане (Якутия). Коллективом ОАО «Бамстроймеханизация» за 35 лет работы построены и введены в эксплуатацию объекты в Амурской, Камчатской, Сахалинской и Тюменской областях, Приморском, Хабаровском, Забайкальском краях и Республике Саха (Якутия)

ОАО «Бамстроймеханизация»
676282 Амурская область, г. Тында,
ул. Школьная, 3а
Тел. (41656) 4-04-11,
Факс 4-07-63
E-mail: oao_bms@amur.ru

Транспорт Алтайского края

По протяженности автомобильных дорог Алтайский край, как и раньше, занимает первое место в Сибирском федеральном округе и третье место в России.



Александр КАРЛИН,
губернатор
Алтайского края

Алтайский край участвует в программе обеспечения автомобильного транспорта навигационными системами на базе ГЛОНАСС/GPS. Сегодня более 840 различных транспортных средств оснащены приборами спутниковой навигационной системы

Дорожная сеть регионального и межмуниципального значения в Алтайском крае составляет 16 012 километров, федерального — более 628 километров. Доля дорог с твердым покрытием — более 87%. Обеспеченность дорогами общего пользования на квадратный километр площади — более 95 километров.

Общий объем средств, освоенных в 2009 году в дорожном хозяйстве края, превысил 4,5 миллиарда рублей. За год построено и реконструировано 32,2 километра автомобильных дорог I—III технических категорий и отремонтировано 733,9 километра автодорог, в том числе 53,3 километра федеральных. Также построено и реконструировано три мостовых сооружения длиной более 2,4 тысячи погонных метров. В том числе реконструированы обе эстакады совмещенного коммунального моста через Обь в Барнауле и отремонтировано 24 мостовых сооружения общей длиной более 1,75 тысячи погонных метров, в том числе 18 региональных (900 погонных метров), проведен планово-предупредительный ремонт 11 мостов длиной более 750 погонных метров.

В целях развития транспортной инфраструктуры особой экономической зоны Бирюзовая Катунь за счет средств краевого бюджета построен участок автомобильной дороги Алтайское — Ая — Нижнекаянча — Бирюзовая Катунь стоимостью более 180 миллионов рублей и протяженностью более 8,5 километра, а также мост через р. Устюба стоимостью 30 миллионов рублей и длиной 40 погонных метров. Начато строительство мостового перехода через р. Катунь поблизости от с. Ая.

Автомобильный транспорт

Сеть автобусных маршрутов Алтайского края охватывает все города и райцентры, а также 1 254 малых населенных пункта. Всего в крае функционирует 886 маршрутов общей протяженностью свыше 73 тысяч километров.

По территории края проходят 53 межрегиональных автобусных маршрута, обеспечивающих беспересадочное сообщение с соседними регионами Сибири, а также 43 международных,

связывающих Алтайский край с республиками Казахстан (Семипалатинск, Усть-Каменогорск, Жезкент, Павлодар, Алма-Ата, Караганда), Киргизстан (Бишкек) и Германией (Фрайбург).

На территории края работают восемь автовокзалов и 47 пассажирских автостанций. В минувшем году проведены работы по реконструкции Бийского автовокзала на общую сумму 6,4 миллиона рублей. Также за счет средств акционерных обществ выполнены ремонт автовокзала в Барнауле (8,9 миллиона рублей) и реконструкции автостанций г. Заринска и сел Косиха, Родино, Троицкое (9,3 миллиона рублей), ведется строительство автостанции Южная в Барнауле.

В 2009 году в Алтайском крае было приобретено 233 новых автобуса. В рамках модернизации трамвайного и троллейбусного парков в прошедшем году было освоено 54 миллиона рублей из средств краевого бюджета.

Железные дороги

В 2009 году завершено строительство железнодорожного моста через Обь у г. Камень-на-Оби на сумму более пяти миллиардов рублей. Также была проведена реконструкция вокзалов в городах Бийск и Камень-на-Оби на общую сумму 260 миллионов рублей и реконструкция 200 километров пути. По развитию тяжеловесного движения грузовых поездов Алтайская железная дорога является лидером сети. В течение 2009 года сформировано и отправлено около пяти тысяч составов повышенного веса и длины.

За счет средств края были приобретены и запущены в эксплуатацию пассажирские вагоны стоимостью около ста миллионов рублей (фирменный поезд «Калина красная»), профинансировано 50% стоимости реконструкции Бийского железнодорожного вокзала (98 миллионов рублей).

Воздушное сообщение

В последние годы в Алтайском крае был осуществлен комплекс мероприятий по укреплению базы авиационного транспорта. За счет средств краевого бюджета приобретено три вертолета МИ-8. На эти цели было выделено 125 миллионов рублей бюджетного кредита. Построен зал прилета в аэропорту Барнаул, закончена реконструкция перрона и светосигнального оборудования. В рамках этого проекта было освоено более 150 миллионов рублей из средств федерального бюджета и ОАО «Авиапредприятие «Алтай».

Итог успешного развития транспортной инфраструктуры Алтайского края — награждение губернатора Алтайского края Александра КАРЛИНА в декабре 2009 года национальной общественной премией транспортной отрасли России «Золотая колесница». ■



Чуйский тракт

История речного транспорта Башкортостана

По территории Республики Башкортостан протекают две судоходные реки: Белая и Уфа. Несмотря на то, что развитие судоходства в регионе началось лишь около полутора веков назад, сегодня здесь базируются крупные предприятия водного транспорта, выполняются регулярные пассажирские и грузовые рейсы.

История развития внутреннего водного транспорта республики уходит своими корнями в середину XIX столетия. Хозяйственное развитие Башкирии того периода требовало транспортных связей с центром России. Существующий тогда гужевой транспорт не удовлетворял потребностей развития края.

Летом 1857 года специальная комиссия офицеров Казанского корпуса путей сообщения по распоряжению правительства произвела исследование реки Белой и пришла к выводу о ее пригодности к судоходству от устья до города Стерлитамак.

Возникновение парового судоходства на реках Белой и Уфе в Башкирии связано с приходом в Уфу в августе 1858 года двух пароходов волжского купца Журавлева — «Грозного» и «Быстрого».

А началом регулярного пассажирского движения можно считать 12 мая 1859 года. В тот день в Уфу прибыл пассажирский пароход «Ольга» и было открыто движение по маршруту Уфа — Казань. В 1860 году открыта грузовая линия Уфа — Нижний Новгород.

Движение флота по рекам Башкирии требовало обозначения судового хода предостерегающими плавучими знаками, улучшения водных путей, углубления русла рек на участках судоходства. В 1878 году были утверждены «Правила обстановки рек и озер предостерегательными знаками». Для организации этой работы к концу XIX века в составе Казанского округа путей сообщения был образован Уфимский технический участок.

До Октябрьской революции 1917 года в Башкирии насчитывалось более десятка частных судовладельческих компаний, которые владели 21 товарно-пассажирским и 40 буксирными пароходами.

XX век

После национализации флота в июне 1918 года было создано Уфимское управление водным транспортом, которое в период с 1920 по 1933 годы организовывало регулярные пассажирские рейсы по маршрутам Уфа — Нижний Новгород и Уфа — Москва.

Дальнейшее развитие речного транспорта Башкирии тесно связано с развитием в республике нефтедобычи и вводом в строй первого нефтеперерабатывающего завода.

В 1937 году в городе Уфе было создано Бельское речное пароходство. Резкое увеличение перевозок грузов речным транспортом наблюдалось в начале 50-х годов прошлого века. Ежегодный прирост грузов составлял в тот период 500 тысяч тонн. В 1952 году в Бельском пароходстве впервые в транспортной отрасли России стал применяться метод толкания судов вместо вождения их на буксире.

В 1960-е годы в речном флоте Башкирии происходило обновление транспортных средств: пароходы сменялись теплоходами, судами на подводных крыльях. Расширялась география работы бельских речников: прокладывались грузовые и пассажирские маршруты до Астрахани, Ростова-на-Дону, Санкт-Петербурга, прибрежных городов Азовского и Черного морей.

XXI век

Сегодня пассажирские и грузовые перевозки на территории Башкортостана осуществляют ОАО «Башкирское речное пароходство» и ЗАО «Судоходная компания «БашВолготанкер», ведущее свою историю с 1948 года. Танкерный флот осуществляет перевозки по всем судоходным рекам европейской части России от Санкт-Петербурга до Ростова-на-Дону и Астрахани.

ОАО «Башкирское речное пароходство» является одним из крупнейших и стабильных перевозчиков среди предприятий России, обладающих необходимой ремонтно-производственной базой. Основной порт речников Башкортостана — Уфа. Добывая нерудные строительные материалы в Бельском речном бассейне и одновременно являясь перевозчиком, пароходство обеспечивает предприятия строительной и дорожной отрасли республики инертными материалами. Грузовой флот пароходства — это десятки судов, работающих как на внутренних перевозках, так и на внешнем транзите.

У Башкирского речного пароходства также имеется богатый опыт обслуживания туристов, перевозок пассажиров. Отдых на речных просторах с каждым годом привлекает все больше людей. Комфортабельные теплоходы 305-й серии имеют на своем борту все необходимое для организации как однодневных экскурсий, так и длительных путешествий. ■



Равиль ИБАТУЛЛИН,
министр
строительства,
архитектуры
и транспорта
Республики
Башкортостан

Суда башкирских речников класса «река-море» работают в бассейнах рек Волга, Кама, Дон. Ими осуществляются перевозки грузов по Балтийскому, Северному, Каспийскому и Черному морям

Качество автодорог на современном уровне

Внедрение новых технологий при строительстве и реконструкции автодорог сегодня является приоритетным направлением в работе ГУ «Управление дорожного хозяйства Брянской области».



Евгений КУЗАВЛЕВ, заместитель губернатора Брянской области по вопросам дорожного хозяйства и благоустройства, топливно-энергетического комплекса и ЖКХ, промышленности, транспорта, связи, труда и занятости населения Брянской области

По территории Брянской области проходит 566 километров федеральных автодорог. В соответствии с Программой ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них на 2009—2010 годы на выполнение ремонтных работ в 2010 году в Брянской области выделено 582,3 миллиона рублей, в том числе на капитальный ремонт — 386,9 миллиона рублей.

Федеральные автомобильные дороги

Дороги федерального значения находятся на балансе ФГУ «Управление автомагистрали Москва — Бобруйск». Согласно выделенным финансовым средствам, в 2010 году планируется провести капитальный ремонт на двух участках федеральных автодорог:

- А-141 Брянск — Смоленск до границы с Республикой Беларусь км 189 + 000 — км 195 + 000 (протяженность шесть километров, стоимость работ 111,8 миллиона рублей);
- автодорога М-3 «Украина» км 343+159 — км 350 + 000 (протяженность 6,9 километра, стоимость работ 275,1 миллиона рублей).

В 2010 году также будет отремонтирована автодорога М-13 Брянск — Новозыбков до границы с Республикой Беларусь на участке км 29+730 — км 40 + 500 (протяженность 10,8 километра, стоимость работ 16,2 миллиона рублей).

Кроме того будет выполнен капитальный ремонт пяти мостовых сооружений, расположенных на федеральных автодорогах М-13 Брянск — Новозыбков до границы с Республикой Беларусь и М-3 «Украина»:

- моста через реку Клинок (длина 25 погонных метров, стоимость работ 36 миллионов рублей);
- моста через реку Лутенок (длина 28 погонных метров, стоимость работ 18,8 миллиона рублей);
- моста через реку Мерятинка (длина 23 погонных метра, стоимость работ 14,7 миллиона рублей);
- моста через реку Велья (длина 33 погонных метра, стоимость работ 18,8 миллиона рублей);
- моста через реку Усожа (длина 89,7 погонных метра, стоимость работ 36,1 миллиона рублей).

В 2010 году будет продолжен ремонт двух мостовых сооружений, находящихся в стадии незавершенного ремонта: путепровода через железную дорогу на км 31+726 автодороги М-13 Брянск — Новозыбков до границы с Республикой Беларусь (длина 53 погонных метра, стоимость работ 17,4 миллиона рублей) и моста через реку Десну на км 19+852 автодороги обход Брянска (длина 371 погонный метр, стоимость работ 37,2 миллиона рублей).

На содержание федеральных автодорог в 2010 году выделен 181 миллион рублей, в том числе на обеспечение безопасности дорожного движения, электроосвещение, искусственные сооружения и т. д.

Территориальные и межмуниципальные автодороги

В настоящее время на содержании ГУ «Управление дорожного хозяйства Брянской области» находится 5 710 километров автодорог регионального значения и 12,5 километра мостовых сооружений. Содержанием этих дорог занимаются подрядные организации: ОАО «Брянскавтодор», ОАО «Брянскагропромдорстрой», ОАО «Дорожник».

Содержание дорог осуществляется в соответствии с Концепцией развития автомобильных дорог Брянской области на 2008—2015 годы, утвержденной постановлением правительства области от 7.07.2008 года №664. Эта концепция предусматривает: доведение всех подъездных дорог к таможенным переходам до уровня соответствующего требованиям современного транспорта и безопасности дорожного движения; выведение из городов большегрузного автотранспорта; реконструкцию мостов, находящихся в аварийном состоянии; реконструкцию автомобильных дорог в приграничных районах; ликвидацию очагов аварийности и ремонт дорог, связывающих сельские населенные пункты.

Общий объем финансирования областных автодорог на 2010 год составляет 587,2 миллиона рублей из областного бюджета и 63,8 миллиона рублей из федерального (кредитные ресурсы на ремонт региональных дорог). Основным направлением реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» в условиях дефицита финансовых средств определено сохранение действующей дорожной сети области.

На ремонт автомобильных дорог регионального значения в 2010 году выделено 17,6 миллиона рублей. На эти средства будет закончен ремонт автодороги Комаричи — Севск — Тростенчик протяженностью 3,7 километра в Комаричском, отремонтированы одиннадцать автобусных остановок с установкой новых автопавильонов и два моста в Климовском районе.

Модернизация автомобильных дорог заключается в увеличении применения эмульсий, новых видах поверхностной обработки, применении полимеров при приготовлении асфальтобетонных смесей как основного материала, способного предотвращать образование колеиности покрытий и ряда других технологий.

На содержание автомобильных дорог регионального значения в 2010 году предусмотрено 472,6 миллиона рублей. Благодаря пониманию существующей проблемы администрацией области объемы финансирования удалось сохранить практически на уровне прошлого года. **П**

Новые возможности ОАО «Брянскавтодор»

ОАО «Брянскавтодор» — одна из ведущих компаний Брянской области по содержанию областных и муниципальных автомобильных дорог. Из 5 900 километров трасс филиалы предприятия содержат 4 900 километров. Подразделения расположены в 22 из 27 районов области. О том, чем был знаменателен 2009 год для «Брянскавтодора», и об основных задачах, стоящих перед ним сегодня, рассказывает генеральный директор Владимир ВЯЗОВ.



Владимир ВЯЗОВ,

генеральный директор ОАО «Брянскавтодор»

? Владимир Иванович, ГУП «Брянскавтодор» в 2009 году реорганизовано в акционерное общество. Какие возможности дает новая форма собственности?

— Основными целями реорганизации предприятия были его разгосударствление, выпуск акций и возможность привлечения инвесторов. ОАО самостоятельно распоряжается полученной прибылью и может направлять ее на обновление фондов, приобретение высокопроизводительных механизмов и внедрение технологий, повышение заработной платы высококвалифицированных специалистов, что сделает организацию более конкурентоспособной на рынке.

? Какие проекты были реализованы в 2009 году?

— В прошедшем году, кроме работ по содержанию дорог, объем которых составил более 370 миллионов рублей, ОАО «Брянскавтодор» занималось

строительством и ремонтом трасс. Здесь освоено порядка 90 миллионов рублей. Специалисты благоустроили территорию двух уникальных объектов — средней школы и поликлиники в городе Почеп, построенных по программе развития социальной инфраструктуры. Также в 2009 году мы выиграли тендер на капитальный ремонт центральной улицы Брянска — проспекта Ленина — протяженностью 2,5 километра — на сумму 250 миллионов рублей. На этом объекте предприятие доказало, что может работать в сжатые сроки. Мы впервые использовали геосетку и присадки к асфальтобетону, чтобы укрепить основание и избежать трещин. Эту задачу мы выполнили успешно. Работу положительно оценила администрация Брянской области, поощрив многих наших сотрудников.

? Каковы особенности проведения дорожных работ в вашем регионе?

— В Брянской области полностью отсутствуют собственные дорожно-строительные материалы, а также базы стройиндустрии по производству дорожных конструкций.

Поставки битума осуществляются с российских НПЗ, инертных материалов и строительных конструкций — с Украины и Белоруссии. Следовательно, стоимость строительства объектов и его качество зависят от закупаемых материалов, то есть от грамотно заключенных договоров поставки.

? Ваше преимущество в условиях изменившейся экономической ситуации?

— Мы самостоятельно решаем вопросы об участии в тендерах на выполнение дорожных работ. После уплаты всех налогов используем полученную

прибыль на обновление техпарка. Таким образом, укрепляем свой потенциал, модернизируем производство. Расширяем направление по сдаче в аренду незадействованного имущества, что также увеличивает наши финансовые возможности.

ОАО «Брянскавтодор» является самой крупной строительной организацией региона с годовым объемом работ более 750 миллионов рублей. Мы способны выполнять все виды дорожных работ от содержания трасс до строительства сложных объектов. В коллективе более 1 100 человек. Предприятие не имеет задолженности перед персоналом и налоговыми органами. Так, только за 2009 год ОАО «Брянскавтодор» уплачено налогов в бюджеты всех уровней более 129 миллионов рублей. Это серьезная сумма для области.

? Какова стратегия развития компании сегодня?

— Наша стратегия направлена на увеличение объемов выполняемых дорожных работ до 1,5 миллиарда рублей ежегодно, развитие производственной базы, приобретение новой высокопроизводительной дорожной техники и оборудования. Наряду с участием во всех тендерах дорожного строительства для бюджетных организаций мы ставим цель расширить количество наших партнеров за счет сотрудничества с частными компаниями. Предприятие имеет большой опыт, что позволяет нам предлагать услуги по благоустройству объектов таможенных терминалов, сельскохозяйственного производства и жилищного строительства.

Сегодня руководители филиалов научились зарабатывать. Оплата труда напрямую зависит от объемов, и руководители понимают, что благополучие коллектива во многом зависит от них, поэтому ищут заказы, берутся за любые проекты, которые могут принести прибыль. А наш коллектив способен выполнять серьезные задачи. **Р**

ОАО «Брянскавтодор» работает на дорожно-строительном рынке с 2005 года. В распоряжении предприятия семь асфальтобетонных заводов с объемом производства 150 тысяч тонн в год. В составе компании действует 22 филиала

ОАО «Брянскавтодор»

241007 г. Брянск, ул. Дуки, 80

Тел. (4832) 64-72-32, факс 66-65-67

E-mail: bravtodor@online.bryansk.ru

Бурятия: мост в страны АТР

Бурятия имеет все предпосылки для качественного экономического роста, не последняя из которых — развитая транспортная инфраструктура. О приоритетных направлениях работы в этой сфере в материале министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства республики.



Автодорога Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан — Новый Уоян в Прибайкальском районе Республики Бурятия

Дорожное хозяйство

Созданная в Бурятии опорная сеть автомобильных дорог составляет более семи тысяч километров. Из них 829 — трассы федерального значения, 3 327 — регионального, 2 880 — местного. Общая длина 872 мостов — более 28 километров.

В рамках федеральных целевых программ «Модернизация транспортной системы России» и «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья», а также региональной «Дороги Бурятии XXI века» за последние пять лет на развитие дорожной отрасли республики направлено 10,2 миллиарда рублей. Данные средства дали возможность отремонтировать на федеральной сети 438 километров (53%) дорог и 28 мостов протяженностью 1,4 километра (33% от общего количества мостов). На региональной сети — ввести в эксплуатацию 82 километра дорог, 28 мостов общей протяженностью 4,8 километра. Построить 27 километров муниципальных трасс и два мостовых перехода, реконструировать и провести капитальный ремонт около 90 километров улично-дорожной сети Улан-Удэ. Сеть автомобильных дорог с твердым покрытием за последние 8 лет увеличилась на 145 километров (2,3%), а с усовершенствованными типами покрытий — на 68 километров (1,9%).

Задачи на ближайшие 5 лет: продолжить работы по приведению в нормативное состояние федеральной автодороги М-55, ликвидировать грунтовые разрывы на автодороге Култук — Монды, продолжить реконструкцию автодороги Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан — Новый Уоян, построить мостовой переход через реку Баргузин в поселке Усть-Баргузин, автодорогу Хаим — Бычье озеро, а также реконструировать автодорогу местного значения Хошун-Узур — Никольск.

Железнодорожный транспорт

Республику пересекают три участка Восточно-Сибирской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» общей протяженностью 1 227 километров. Это двухпутный электрифицированный участок Транссибирской магистрали (от станции Выдрино до станции Петровский завод), однопутная неэлектрифицированная линия Улан-Удэ — Наушки — Государственная граница с Монголией и участок Байкало-Амурской магистрали от западной границы республики до станции Таксимо — электрифицированный, однопутный, далее на восток, до станции Хани — неэлектрифицированный, однопутный. Кроме этого, в Бурятии имеются железнодорожные пути предприятий общей длиной 417 километров.

Сегодня, в соответствии со стратегией развития железнодорожного транспорта России, продолжается модернизация южного хода ВСЖД Улан-Удэ — Госграница с Монголией с целью создания международного транспортного коридора со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Правительством Республики Бурятия прорабатывается вопрос по включению в ФЦП «Стратегия развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2025 года» строительства новой железнодорожной линии станция Новоильинск (ВСЖД) — Озерный ГОК — Таксимо протяженностью 700 километров.

Воздушный транспорт

Расположенный в Улан-Удэ международный аэропорт — центр пересечения воздушных трасс между Юго-Восточной Азией и Европейской частью РФ, а также кроссполярных маршрутов из Юго-Восточной Азии в Северную Америку.

Аэропорт находится в районе наилучших метеоусловий — по данным статистики, только два дня в году он не может принимать воздушные суда, а значит, — является идеальным местом для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания грузовых самолетов. В прошедшем десятилетии 100% основных грузовых рейсов трассы Китай — Москва — Европа выполнялось через Улан-Удэ. Кроме того, это основной аэродром для чартерных полетов из России в Китай, Монголию, Корею, Японию и обратно.

На базе аэропорта создается грузовой терминал на маршруте Азия — Европа, альтернативный Великому шелковому пути.

В настоящее время в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» ведется реконструкция аэропорта, которую планируется завершить к 2013 году. **Т**

Неоспоримые преимущества аэропорта Улан-Удэ — нахождение вблизи основной кроссполярной трассы Polar-2 (Юго-Восточная Азия — Северный полюс — США)

В борьбе за качество дорог

По показателю плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием Владимирская область занимает одну из лидирующих позиций среди российских регионов (по состоянию на 1 января 2009 года — 193,9 километра на тысячу квадратных километров). Одной из важнейших задач, стоящих перед департаментом транспорта и дорожного хозяйства администрации Владимирской области, является сохранение сети автомобильных дорог.

Как рассказывает Александр РОМАНЕНКО, директор департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Владимирской области, наиболее острыми проблемами отрасли являются высокая степень износа большинства дорог, их низкая пропускная способность из-за режима перегрузки и недостаточное финансирование на содержание существующей сети автомобильных дорог. А тенденция к постоянному увеличению недоремонта приводит к дальнейшему удорожанию ремонтных и восстановительных работ в 2—3 раза по сравнению со стоимостью работ при их своевременном проведении.

Первоочередные задачи

Для сохранения существующей сети автомобильных дорог общего пользования Владимирской области выполняется ряд мероприятий с применением новых технологий:

- устройство поверхностной обработки дорог (в том числе путем устройства защитного слоя) с целью увеличения срока службы покрытия;
- выполнение работ по содержанию покрытия струйно-инъекционным методом (ежегодное увеличение от общего количества ямочного ремонта);
- устройство покрытия из щебеночно-мастичной асфальтобетонной смеси на участках автодорог.

Администрацией области разработан ряд долгосрочных целевых программ. В их числе программа «Дорожное хозяйство Владимирской области на 2009—2015 годы», задачей которой является сохранение, совершенствование и развитие сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения.

Одним из самых масштабных значимых проектов программы можно назвать строительство

первой очереди мостового перехода через р. Оку с обходом г. Муром (это мост протяженностью 1 393,6 метра, связывающий Нижегородскую и Владимирскую области, и левобережный подход к мосту через р. Оку протяженностью 2,47 километра). В октябре 2009 года объект сдан в эксплуатацию. Этот мост представляет собой уникальное инженерное сооружение, так как сооружение железобетонных пилонов такой высоты (84,8 метра) в России осуществлялось впервые. При долевым финансировании из федерального бюджета планируется строительство четырех надземных пешеходных переходов через трассу М7 «Волга».

В рамках постановления губернатора области от 27.04.2006 №315 «Об основных направлениях развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Владимирской области на период 2006—2015 годы» и долгосрочной целевой программы «Дорожное хозяйство Владимирской области на 2009—2015 годы», утвержденной постановлением Губернатора области от 14.12.2009 №1060, предусмотрены проекты реконструкции и строительства автодорог и мостов.

В рамках программы «Социальное развитие села на период 2009—2012 годов» ведется строительство и реконструкция автодорог, связывающих сельские населенные пункты с опорной сетью дорог. Таким образом, в 2009 году завершена реконструкция автодороги Денятино—Левино на участке км 2 + 00 — 4 + 00 в Меленковском районе.

Продолжается работа по реконструкции автомобильной дороги Владимир — Муром — Арзамас на участке километр 53 — километр 67 в Судогодском районе, поскольку открытие проезда по вышеуказанному мосту через р. Оку привело к значительному увеличению интенсивности движения автотранспорта. В 2010 году продолжено строительство второй очереди обхода г. Муром. Ведется также строительство автомобильной дороги Драчево — Бутылицы — Меленки на участке д. Архангел — д. Злобино в Меленковском районе в обход населенного пункта.

Реализация выше обозначенных задач позволит повысить техническое состояние сети автомобильных дорог, а следовательно, условия жизни населения, создаст предпосылки к формированию новых и развитию существующих транспортных коридоров, обеспечивающих надежные межрегиональные и внутриобластные транспортные связи, приведет к повышению инвестиционной и туристической привлекательности региона. **Т**



Александр РОМАНЕНКО, директор департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Владимирской области

В 2009 году на строительство, реконструкцию и модернизацию автомобильных дорог общего пользования Владимирской области было предусмотрено из областного бюджета — 400,525 миллиона рублей, из федерального — 366,569 миллиона рублей, которые исполнены в полном объеме



Мост через Оку

Транспортные артерии федерального значения

Волгоградская область представляет собой грузообразующий и транзитный регион, через который проходят два евроазиатских международных транспортных коридора: «Север — Юг» и «Транссиб».



Вид на Центральную набережную Волгограда.

В годы Великой Отечественной войны это было одно из мест ожесточенных боев.

Сегодня — место отдыха волгоградцев.

Сюда прибывают туристические корабли с гостями

Волго-Донской судоходный канал имеет для России стратегическое значение, так как связывает бассейны Черного и Каспийского морей. В связи с этим в рамках подпрограммы «Внутренние водные пути» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» продолжается реконструкция Волго-Донского судоходного канала, рассчитанная до 2015 года и направленная на поддержание безопасного и надежного функционирования судопропускных и судоходных напорных гидротехнических сооружений, устойчивости напорных фронтов гидрозлузов, техническое перевооружение насосных станций.

В связи с ежегодным увеличением грузопотока на внутренних водных путях предусматривается реализация крупного инфраструктурного проекта на Волго-Донском водном пути — строительство вторых камер шлюзов Волго-Донского судоходного канала.

В связи с возрастающей потребностью в перевозке, перегрузке химических (жидких) грузов и минеральных удобрений, а также грузов, перевозимых в 20—40-футовых контейнерах, есть необходимость строительства интермодального терминала, который станет частью создаваемой сети подобных терминалов в крупнейших портах на Волге. Это позволит создать новые рабочие места, снизить издержки на транспортировку грузов и повысить скорость их доставки.

Железные дороги

По удельному весу погрузки грузов на железнодорожном транспорте Волгоградская область находится в числе первых в Южном федеральном округе.

Развитие Волгоградского отделения Приволжской железной дороги ориентировано на увеличение пропускной способности южного железнодорожного направления. В этих целях железнодорожный транспорт сохранит ведущую роль в обеспечении межрегиональных связей области, на которые приходится преобладающая часть объема перевозок

транспортного комплекса. В 2009 году ОАО «РЖД» завершено строительство двухпутной вставки на перегоне Умет—Камышинский—Лебяжье, в стадии проектирования находится строительство вторых путей на участке Трубная—Колобовка, что позволит увеличить объемы перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом.

В соответствии с Соглашением о сотрудничестве между Федеральным дорожным агентством, администрацией Волгоградской области и ОАО «РЖД» в 2008—2015 годах на территории области планируется строительство путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог федерального и местного значения, в том числе на автодорогах Волгоград — Октябрьский — Котельниково — Зимовники — Сальск и Самара — Пугачев — Энгельс — Волгоград.

Международный аэропорт Волгоград

Волгоградский аэропорт — один из крупнейших на юге России. Он является аэропортом федерального значения, имеет статус международного, в перспективе может занять стратегическое положение по доставке грузов и пассажиров из Европы в Азию и войти в состав международного коридора «Север — Юг».

Увеличение перевозок на воздушном транспорте предусматривается за счет завершения строительства второй взлетно-посадочной полосы, реконструкции и расширения аэровокзального комплекса ОАО «Международный аэропорт Волгоград».

Сосуществованием проекта увеличится пропускная способность аэропорта с 6,6—10 до 16,1—20,9 взлетно-посадочных операций в день, повысится качество обслуживания воздушных судов и авиапассажиров.

Город и межгород

В крупных городах области (Волгоград, Волжский) имеется развитая сеть автобусного, трамвайного и троллейбусного сообщения. В Волгограде функционирует линия скоростного трамвая — вид городского электрического транспорта, сочетающий в себе преимущества метрополитена и городского трамвая. С введением в эксплуатацию второй очереди линии скоростного трамвая население получит беспересадочную транспортную связь между пятью районами города.

Намечено строительство новой трамвайной ветки и в городе Волжском.

С учетом перспективы увеличения пассажиропотока и в целях обеспечения перевозок авиапассажиров и жителей населенных пунктов Гумрак и Аэропорт в областной центр прорабатывается вопрос организации прямого железнодорожного сообщения между волгоградским аэропортом и железнодорожной станцией Волгоград I. ■

Канал стратегической важности

Федеральное государственное учреждение «Волго-Донское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» обслуживает 1 710 километров водных путей, расположенных в Волгоградской, Ростовской и Воронежской областях, а также гидротехнические сооружения, построенные на них в разные годы.



Главный участок водной дороги, обслуживаемой Волго-Донским ГБУВПиС — Волго-Донской судоходный канал, построенный в 1952 году. Его протяженность составляет 101 километр. На нем возведено 13 судоходных шлюзов, три насосные станции, 22 судоходных канала, 3 плотины, 17 дамб, 2 аварийно-ремонтных заграждения и прочие сооружения.

Помимо канала, в ведении управления Волго-Донского ГБУВПиС находятся Волгоградский гидроузел на р. Волге, гидроузлы на р. Дон: Цимлянский, Николаевский и Константиновский, — а также Воронежский на р. Воронеж.

В состав ФГУ Волго-Донское ГБУВПиС входят семь филиалов с общей численностью сотрудников 1 500 человек. Учреждение 57 лет осуществляет надежную эксплуатацию более 130 гидротехнических сооружений: 21 судоходный шлюз, три насосные станции, межшлюзовая ГЭС, 26 судоходных каналов, 20 земляных плотин и дамб, а также десятков объектов энергетического хозяйства, 21 объекта связи и 92 единиц технического флота.

Единая глубоководная система

Значимость Волго-Донского судоходного канала очень высока. Он выполняет такие задачи, как создание глубоководного транспортного соединения рек Волга и Дон; орошение прилегающих засушливых земель Волгоградской и

Ростовской областей; создание уникальных возможностей для рекреационного освоения обширной зоны междуречья Волги и Дона.

Ввод канала в эксплуатацию в 1952 году завершил создание Единой глубоководной системы Европейской части России, соединившей пять морей: Балтийское, Белое, Каспийское, Азовское и Черное.

Средняя продолжительность навигационного периода на канале составляет 240 суток. Ежегодно через канал проходит более шести тысяч судов и перевозится более восьми миллионов тонн грузов.

Так, в 2009 году по Волго-Донскому судоходному каналу прошло 6 350 судов и было перевезено 8,16 миллиона тонн грузов. При этом в направлении Черного моря — 7,15 миллиона тонн (из них 4,37 миллиона тонн составили нефть и нефтепродукты), а в направлении Волги — 1,01 миллиона тонн.

Внедрение новых технологий

Основным направлением деятельности Волго-Донского ГБУВПиС является обеспечение безопасного судоходства на водных путях и бесперебойной работы расположенных на них гидротехнических сооружений.

Для повышения надежности эксплуатации воднотранспортной системы в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы

России (2002—2010 годы)» проводятся работы по реконструкции механического и энергетического оборудования шлюзов, аварийно-ремонтных затворов, крепления напорного фронта плотин водохранилищ, а также капитальному ремонту бетона Волгоградского гидроузла, техническому перевооружению насосных станций канала, модернизации систем технологической связи. В рамках программы с 2002 по 2009 годы было выделено и освоено 1 173,9 миллиона рублей.

Большое внимание уделяется внедрению современных технологий в управление транспортными потоками и работу гидросооружений. Смонтированы три из пяти береговых станций автоматической идентификационной системы. Введена в опытную эксплуатацию информационно-управляющая система технологической безопасности пропуска судов на одном из шлюзов канала, и в 2010 году планируется ввод этой системы еще на двух шлюзах. Работает промерно-изыскательский комплекс для создания и корректировки электронных навигационных карт на внутренних водных путях бассейна.

Перспективы развития

В связи с предстоящим открытием внутренних водных путей для прохода судов под иностранным флагом Волго-Донской судоходный канал приобретает особое геополитическое и макроэкономическое значение.

Сегодня Волго-Донской судоходный канал входит в Большое Европейское кольцо, которое дает возможность выходить как на внутренние российские и европейские глубоководные транспортные пути: Дунай, канал Майн—Дунай, Рейн, — так и на внешние с подключением транспортных сетей других стран.

Поэтому превращение ФГУ Волго-Донское ГБУВПиС в современное многоплановое и эффективное предприятие с высоким уровнем технической и экономической безопасности — основная задача коллектива учреждения на ближайшее будущее. **Р**

ФГУ Волго-Донское ГБУВПиС

400082 г. Волгоград, ул. Фадеева, 35

Тел. (8442) 61-02-05, факс 63-31-88

E-mail: gbu@vdgbu.ru

Дорожная сеть ЕАО

Еврейская автономная область — пограничный субъект Российской Федерации, что предопределяет большое значение приграничного сотрудничества и торговли в экономике области. Но развитие внешнеэкономической деятельности в регионе невозможно без формирования развитой и современной сети автомобильных дорог, обеспечивающих безопасное и комфортное передвижение пользователей автомобильными дорогами.



Виктор ГАШЕНЕВ,
начальник управления
автомобильных дорог
Еврейской автономной
области

В дорожной отрасли ЕАО внедряются новые технологии строительства: применение геосинтетиков, георешеток и геосеток, а также использование грунтоцементов при устройстве оснований дорожных одежд

Протяженность сети автомобильных дорог Еврейской автономной области около трех тысяч километров, в том числе 413,641 километра федеральная автомобильная дорога «Амур» (Чита — Хабаровск).

В целях развития и модернизации транспортной инфраструктуры области в 2009 году проводилась реконструкция пяти участков региональных автомобильных дорог на общую сумму 723,1 миллиона рублей. Введено в эксплуатацию 11 километров дорог с асфальтобетонным покрытием. Кроме того, из федерального бюджета были выделены целевые финансовые средства на реконструкцию улично-дорожной сети Биробиджана в размере 18,7 миллиона рублей. На обеспечение эксплуатационного содержания автомобильных дорог регионального значения в 2009 году из бюджета области было выделено 19,86 миллиона рублей, что на 12% больше, чем в 2008 году.

На всех объектах реконструкций региональных дорог ЕАО работали дорожные предприятия области. Это позволило трудоустроить значительное количество местного населения. На конец 2009 года общая численность работников, занятых в дорожной отрасли, составляла около 700 человек.

Инвестиционные проекты

В настоящее время Еврейская автономная область участвует в реализации федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года». В рамках программы предусмотрены работы по реконструкции автомобильных дорог регионального значения ЕАО.

Основные объекты программы — дороги, связывающие областной центр Биробиджан с районными центрами, пунктами пропуска на границе с

Китайской Народной Республикой. Это автодорога Биробиджан — Унгун — Ленинское, подъезд к международному речному порту в с. Нижне-Ленинское, дорога Биробиджан — Амурзет, подъезд к пункту пропуска в с. Пашково.

Объем инвестиций в реконструкцию автомобильных дорог в 2010 году составит 1 200 миллионов рублей, в том числе федеральный бюджет — 1 077 миллионов рублей. Это в 1,7 раза больше, чем объем инвестиций в 2009 году. Будут введены в эксплуатацию 40 километров автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием.

Кроме того, правительством области принята областная целевая программа «Развитие сети автомобильных дорог Еврейской автономной области на период 2009—2011 годы». В целях реализации программы из областного бюджета планируется выделить более 500 миллионов рублей. В регионе будет проведена реконструкция автомобильных дорог общей протяженностью более 54 километров, два путепровода, девять мостовых переходов общей протяженностью более 425 погонных метров.

Анализируя объемы дорожных работ на 2010 год, предполагаемая численность работников составит 1 500 человек. Это позволит дополнительно трудоустроить более 800 человек.

Трасса «Амур»

Продолжается строительство федеральной автомобильной дороги «Амур». В 2009 году было освоено 304,6 миллиона рублей и сдано в эксплуатацию 23,71 километра дороги. Также был проведен капитальный ремонт участка федеральной автомобильной дороги протяженностью шесть километров. Стоимость выполненных работ составила 109,2 миллиона рублей.

2010 год станет завершающим при строительстве федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита — Хабаровск. На территории Еврейской автономной области предусмотрен ввод в эксплуатацию 112,6 километра по II стадии с асфальтобетонным покрытием, с вводом которых строительство будет окончательно завершено и автодорога «Амур» будет полностью введена в эксплуатацию.

В соответствии с объемами работ, утвержденными Федеральным дорожным агентством на 2010 год, объем инвестиций составит 1,2 миллиарда рублей. Также будут проведены ремонтные работы на сумму 220 миллионов рублей.

Таким образом, общий объем инвестиций на строительство, реконструкцию и ремонт автомобильных дорог в 2010 году составит 2 546,8 миллиона рублей, из них: 1 346,1 миллиона рублей на строительство и ремонт федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита — Хабаровск и 1 200,7 миллиона рублей на реконструкцию автомобильных дорог регионального значения. Это в 2,2 раза больше, чем в 2009 году. ■



Всегда быть первыми

ООО «Дорожно-строительная компания №1» (ООО «ДСКом №1») формально было образовано несколько лет назад, но фактически предприятие ведет историю с 1957 года, когда в Биробиджане появилась Машинно-дорожная станция. С тех пор и по настоящее время основная деятельность организации — строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог в Еврейской автономной области и далеко за ее пределами.



Строительство федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита — Хабаровск, км 1983 — км 2007

Сегодня ООО «ДСКом №1» выполняет работы на значимых объектах области и страны. К примеру, на федеральной трассе «Амур», соединяющей Читу и Хабаровск (на участке км 1811 — км 2160). И это не единственный крупный проект, в котором участвует предприятие. В целом, компания старается быть первой не только по названию.

Для того чтобы быстро и качественно выполнять работы, на предприятии есть все необходимое: техника, высококвалифицированный кадровый состав, диспетчерская и медицинская службы. Налажено собственное производство необходимых материалов, а именно — высококачественной асфальтобетонной смеси, грунтоцемента, качество которых строго контролируется в собственной лаборатории. А главное — предприятие полностью оснащено современным оборудованием.

— Мы приобретаем лучшие образцы импортной техники, — говорит генеральный директор ООО «ДСКом №1» Сергей ТУРКИН. — На данный момент обновили практически весь парк оборудования:

в нашем распоряжении экскаваторы Caterpillar, погрузчики Liebherr, автогрейдеры, асфальтоукладчики, катки, вся уплотнительная техника — для грунта, грунтоцемента и асфальтобетона. Приобрели много бульдозеров, грунтосмесительную установку производительностью 300 тонн в сутки, дробильно-сортировочный комплекс, а также асфальтобетонный завод Teltomat.

Современные технологии

Работа на асфальтобетонном заводе и на строительных объектах ведется круглосуточно. Рабочие трудятся в две смены, 24 часа в сутки, что позволяет сократить сроки строительства. Как рассказал главный инженер «ДСКом №1» Андрей ТАРАСОВ, помешать может только погода. При этом работа в сжатые сроки не влияет на качество: сказывается высокий профессионализм специалистов «ДСКом №1», а также использование современных технологий.

— В своем регионе мы первые применили новые технологии, такие как геотекстиль «Дорнит», грунтоцемент, геосетку, — говорит Сергей ТУРКИН.

Но без людей ни новые технологии, ни современная техника сами по себе не принесли бы успех предприятию. Поэтому стоит упомянуть о том, что многие из сотрудников «ДСКом №1» работают здесь с момента основания предприятия, делятся опытом с молодыми и готовят себе достойную смену. Руководство компании дорожит каждым специалистом.

— У нас работают высококвалифицированные машинисты асфальтоукладчиков и катков, дорожные рабочие — люди с богатейшим опытом, грамотные, знающие специфику своей работы, — продолжает Сергей ТУРКИН. — Наши мастера прошли достойную школу по асфальтированию и устройству грунтоцемента. Все они — специалисты высокого уровня, способные выполнять большие объемы работ, без них компания бы не вышла на тот уровень, на котором находится сейчас. Мы особенно гордимся нашим машинистом экскаватора Анатолием КОВАЛЕМ, проработавшим здесь 25 лет. В мае 2009 года он принял орден Почета из рук Президента России.

Забота о людях

«ДСКом №1» работает на территории всей Еврейской автономной области, причем особенно сложные объекты, как правило, находятся далеко от Биробиджана. На многих объектах сложность работы заключается в том, что в процессе строительства дороги приходится преодолевать множество естественных препятствий: рек, возвышенностей.

Трудоемкий процесс требует постоянного нахождения сотрудников компании на объекте. Поэтому здесь обустроен городок для рабочих с высоким уровнем комфорта.

Проявляя заботу о своих сотрудниках, руководство «ДСКом №1» уверено в том, что они обеспечат высокое качество выполняемых работ. А поскольку компания держит высокую планку по качеству работы, она имеет репутацию профессионала в своем деле. Поэтому в правительстве Еврейской автономной области строительство новых дорог доверяют «ДСКом №1». ■

ООО «ДСКом №1»

679016 г. Биробиджан, ул. Миллера, 26

Тел. (42622) 6-57-21

E-mail: dskom1@ya.ru

Дороги текстильного центра страны

Андрей ШУШКИН, начальник департамента дорожного хозяйства Ивановской области, об основных итогах развития отрасли в 2009 году.



Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1 000 квадратных километров в Ивановской области составляет 165 километров

Основные трассы региона

Общая протяженность сети автомобильных дорог Ивановской области и улично-дорожной сети муниципальных образований составляет 10,7 тысячи километров. Из них дороги федерального значения — 99 километров, регионального и межмуниципального — 3 580, местного — 7 153. На всех дорогах области расположено 480 мостов общей протяженностью более 21 тысячи погонных метров.

Через Ивановскую область проходит федеральная трасса Владимир — Иваново — Кострома. Основные региональные дороги: Иваново — Родники — Вичуга — Кинешма, Иваново — Ярославль, Ростов — Иваново — Нижний Новгород. По автодорожной сети области перевозится 75% грузов и 80% пассажиров.

Структура дорожного хозяйства территории на областном уровне представлена территориальным органом управления автомобильными дорогами — департаментом дорожного хозяйства Ивановской области, на муниципальном уровне — управлениями благоустройства в шести городских округах и отделами по благоустройству в 21 муниципальном районе области.

Реализованные проекты

Формирование дорожной сети региона идет в соответствии с утвержденной программой «Развитие и совершенствование автомобильных дорог Ивановской области на период 2001—2020 годы». В рамках программы реализованы следующие проекты:

- в 2004 году введен в эксплуатацию мостовой переход с внеклассным мостом протяженностью 1 646 метров через реку Волгу в районе города Кинешмы;
- в 2005 году введен в эксплуатацию 155-метровый мост через реку Мера на автомобильной дороге Заволжск — Жажлево в Заволжском районе;
- под II категорию реконструировано 24 километра автомобильной дороги регионального значения Ковров — Шуя — Кинешма, основной для области трассы. Осталось реконструировать еще 18 километров.

Регион принимает участие в реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России до 2010 года». В ее рамках в 2009 году введен в эксплуатацию 120-метровый автодорожный мост через реку Теза в городе Шуя. В настоящее время осуществляется строительство автодорожного путепровода длиной 47 метров через Павловский овраг в городе Иваново (открытие объекта намечено на 2010 год).

В рамках этой же программы в 2009 году началось строительство 42,5-километрового Восточного обхода Иваново с шириной земляного полотна 27,5 метра, четырехполосной проезжей частью и разделительной полосой. На трассе обхода располагаются 15 мостов и путепроводов и 7 транспортных развязок в разных уровнях. Сооружение обходного пути позволит исключить транзитное движение по улично-дорожной сети города, снизить уровень ДТП и улучшить экологическую обстановку областного центра.

В 2009 году увеличилась сеть дорог регионального и межмуниципального значения (областных дорог) за счет строительства 4,7 километра трасс: дороги Беляничино — Скомово в Гаврилово-Посадском районе, давшей дополнительный выход во Владимирскую область, и дороги Болтино — Скрылово в Родниковском районе, являющейся Западным обходом города Родники. Кроме этого из муниципальной в областную собственность были переданы три дороги общим протяжением 18,3 километра (в Приволжском районе — дороги Ногино — Филисово — Кренево и Попково — Выглово — Северцево; в Ивановском районе — Подъезд к аэропорту Иваново-Южный).

В течение 2009 года были построены и введены в эксплуатацию взамен двух аварийных железобетонные мосты на региональной дороге Ростов — Иваново — Нижний Новгород, что позволило пропускать здесь сверхнормативные грузы. Велось и будет завершено в 2010 году, к 600-летию жемчужины области — города Плес, приведение в нормативное состояние 16 километров дороги Приволжск — Плес.

В конце 2009 года началось строительства самого капиталоемкого объекта дорожно-мостового строительства в области — 42,5-километрового Восточного обхода города Иваново. Это стало возможным в том числе благодаря содействию губернатора Ивановской области Михаила МЕНЯ в выделении средств из федерального бюджета на софинансирование объекта. На начало работ в 2009 году было выделено 158 миллионов рублей.

У дорожников есть лозунг — «Без дорог Россию не поднять». Инвестиции в дорожную инфраструктуру более чем оправданы, ведь автомобильные дороги как системообразующий фактор ускорения товародвижения обеспечивают развитие новых потребительских рынков, сферы услуг и других отраслей экономики. А состояние автомобильных дорог, как лакмусовая бумажка, показывает уровень состоятельности региона и его инвестиционной привлекательности. **Т**



Безопасность транспорта — превыше всего

Уровень безопасности и качества перевозок пассажиров напрямую зависит от организации процесса управления транспортом, и департамент транспорта и коммуникаций Ивановской области ведет непрерывную работу по ее совершенствованию.

Сегодня в Ивановской области действуют 386 автобусных маршрутов, из них 154 относится к межмуниципальным и пригородным маршрутам, 232 являются внутримunicipальными. В сфере транспортных услуг на пригородном и межмуниципальном сообщении работают 4 предприятия муниципальной собственности, более 98 частных предприятий и индивидуальных предпринимателей.

Ежедневно в области перевозку пассажиров осуществляют 2 104 единицы транспортных средств. Из общего количества транспортных средств 2,5% составляют автобусы большой и особо большой вместимости, 38,5% — автобусы средней и малой вместимости и 59% — автобусы особо малой вместимости типа «Газель».

Воздушное сообщение

Одним из наиболее важных и значимых объектов транспортного комплекса Ивановской области является аэропорт Иваново. В настоящее время ведется монтаж аэронавигационного оборудования, реконструкция аэровокзального комплекса и развитие прилегающей территории. Осуществляется прием, отправка и обслуживание пассажирских и грузовых воздушных судов. Аэропорт Иваново имеет статус международного. В начале 2010 года частота пассажирских рейсов по маршруту Москва — Иваново увеличилась до четырех раз в неделю. В связи с этим запланирована работа автобусного маршрута Аэропорт Иваново — Плес в рамках программы межвидовой увязки различных видов транспорта.

В связи с созданием туристической зоны «Плес» в рамках реализации областной целевой программы планируется построить в г. Плес вертолетную площадку и взлетно-посадочную полосу для приема судов малой авиации. Это позволит приблизить систему обслуживания населения к европейскому уровню. Предполагается, что указанные работы будут осуществляться с применением форм государственно-частного партнерства.

Развитие транспортного комплекса

Правительством Ивановской области уделяется большое внимание эффективности использования пассажирского транспорта, безопасности, доступности и качества транспортного обслуживания.

В разработке находится проект закона «О пассажирских перевозках в Ивановской области», который включает в себя не только перевозки

пассажиров автомобильным транспортом, но и воздушным, железнодорожным, водным. Также разрабатывается программа развития городского и пригородного сообщения с межвидовой увязкой различных видов транспорта. Разработан план мероприятий по защите прав потребителей. Идет постепенное обновление пассажирского автомобильного парка, замена автобусов особо малой вместимости типа «Газель» на автобусы большей вместимости и комфортабельности.

На базе областного государственного учреждения «Ивановоавтоэксперт» создается областная управляющая компания пассажирского транспорта. Формируется диспетчерский центр наземного пассажирского транспорта с применением технологии ГЛОНАСС и мобильной телефонии протоколов передачи данных: Internet, GPRS, Bluetooth, Wi-Fi, Wi-MAX.

Ведется работа над централизованным обеспечением участников проекта «Социальная карта Ивановской области» POS-терминальным и кассовым оборудованием, тахографами.

Эти и многие другие принимаемые меры позволили несколько снизить уровень аварийности на пассажирском лицензируемом транспорте. При непосредственном участии Управления государственного автодорожного надзора департаментом транспорта и телекоммуникаций Ивановской области полномочному представителю Президента Российской Федерации в Центральном федеральном округе Георгию ПОЛТАВЧЕНКО были направлены предложения по формированию повестки дня на заседании Координационного совета по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Большинство предложений принято и внесено в протокол для последующего рассмотрения заинтересованными сторонами. **Т**



Сергей ФЕДЯЕВ,
и. о. начальника
департамент
транспорта
и телекоммуникаций
Ивановской области

В сфере транспортных услуг на пригородном и межмуниципальном сообщении Ивановской области работают 4 предприятия муниципальной собственности; более 98 частных предприятий и индивидуальных предпринимателей



Иркутская область: территориальные особенности транспортной инфраструктуры



Транспортный комплекс Иркутской области, сформированный под воздействием ее экономико-географических особенностей и потребностей в грузовых и пассажирских перевозках, представлен всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, воздушным, внутренним водным. О сегодняшнем состоянии и перспективах развития транспортной инфраструктуры в материале регионального министерства жилищной политики, энергетики, транспорта и связи.

Железнодорожные и воздушные линии

Железнодорожные перевозки на территории области осуществляет Восточно-Сибирская железная дорога — филиал ОАО «РЖД». В 2009 году ВСЖД перевезено порядка 20 тысяч пассажиров и 53 тысячи тонн грузов.

За последние годы на железной дороге реализован ряд значимых проектов. В 2008 году введен в эксплуатацию Коршуновский тоннель, обеспечивший движение поездов в двухпутном направлении. В Шелеховском районе на станции Глубокая на одном из самых сложных участков Транссиба открыт путепровод на автодороге М-55 «Байкал», что позволило закрыть железнодорожный переезд.

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года предусмотрено строительство Северо-Сибирской железнодорожной линии, стыкующейся с Байкало-Амурской магистралью на участке Усть-Илимск — Коршуниха, запланировано строительство железнодорожной линии Лена — Непа — Ленск. Правительством Иркутской области предложено Министерству транспорта РФ внести изменение в планируемую трассировку линии с учетом прохождения ее через город Киренск.

Над территорией региона проходят внутренние и международные линии воздушного сообщения, имеется сеть аэропортов, способных принимать все типы воздушного транспорта. Здесь действуют два международных аэропорта федерального значения — Иркутск и Братск, а также шесть аэропортов местных воздушных линий — Усть-Кут, Киренск, Бодайбо, Мама, Ербогачен, Нижнеудинск, обслуживающих население северных и труднодоступных районов региона. На внутримunicipальных линиях используется 26 посадочных площадок.

Взлетно-посадочная полоса аэропорта Иркутск в 2008 году удлинена на 400 метров в сторону озера Байкал. Здесь же в апреле 2009 года после реконструкции открыт аэровокзал внутренних воздушных линий, пропускная способность которого увеличилась с 400 до 800 пассажиров в час.

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» предусмотрены реконструкции аэропортовых комплексов в городах Бодайбо, Братск, Киренск, Усть-Кут.

Водные и автомобильные артерии

На территории Иркутской области расположены два речных бассейна — Байкало-Ангарский и Ленский, на внутренних водных путях которых осуществляется деятельность внутреннего (речного) транспорта.

В Байкало-Ангарский бассейн помимо озера Байкал, отнесенного к водоемам с морскими условиями плавания, входит река Ангара с тремя водохранилищами — Иркутским, Братским и Усть-Илимским — озерными по классификации Российского речного регистра. Перевозку пассажиров на социально значимых регулярных пассажирских линиях общего пользования и грузов здесь осуществляет ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство», расположенное в Иркутске. Субсидии предприятию на пассажирские перевозки из областного бюджета в 2009 году составили 11,3 миллиона рублей.

В Ленский бассейн входят река Лена с притоками Витим и Мама, река Нижняя Тунгуска с притоком Непы. Это единственные транспортные артерии, по которым осуществляется перевозка пассажиров на регулярных социально значимых пассажирских линиях общего пользования от Жигалово до Витима, доставка жизнеобеспечивающих грузов в труднодоступные северные районы Иркутской области и Республики Саха (Якутия). В Ленском бассейне находится пять крупных предприятий, осуществляющих деятельность на внутреннем водном транспорте. К ним относятся: ОАО «Осетровский речной порт» — крупнейший из речных портов России, ОАО «Киренская РЭБ флота», ОАО «Алексеевская РЭБ флота», ОАО «Киренский речной порт», ООО «Верхнеленское речное пароходство».

В сфере автомобильного транспорта характерной особенностью последних лет является развитие рынка пассажирских услуг. К маршрутным и заказным перевозкам во всех видах автобусного сообщения привлечено порядка 7 000 автобусов предприятий и индивидуальных предпринимателей, имеющих лицензию на право осуществления пассажирских перевозок. По состоянию на 30 ноября 2009 в Иркутской области функционировало 132 автобусных маршрута. **Т**

В Иркутской области организовано регулярное судоходство по озеру Байкал и рекам Ангаре и Лене. На Байкале развита перевозка пассажиров на туристических и экскурсионных линиях судовладельцами всех форм собственности

«ЛенаБамстрой»: 30 лет в дорожном строительстве

За последнее десятилетие ЗАО «Управляющая компания «ЛенаБамстрой» в качестве генерального подрядчика выполнило множество заказов на строительство автомобильных дорог, а также промышленно-гражданских объектов.

В 1980 году для строительства Западного участка Байкало-Амурской магистрали был создан трест «Ленабамстрой». В результате реорганизации треста появилось ОАО «Ленабамстрой» и затем, в ноябре 1998 года, — ЗАО «Управляющая компания «ЛенаБамстрой», сегодня являющееся одной из ведущих строительных компаний на севере Иркутской области. Предприятие ведет строительство, реконструкцию и ремонт объектов промышленного, гражданского и транспортного назначения, железных и автомобильных дорог, причалов, аэропортов.

В структуру ЗАО «Управляющая компания «ЛенаБамстрой» входят дочерние общества, специализированные по видам строительной деятельности, большая часть из них расположена в г. Усть-Кут. Один из филиалов компании — Центральная строительная лаборатория — осуществляет контроль качества строительства.

В качестве генерального подрядчика предприятие выступило на нескольких крупных объектах:

- западный участок БАМа Усть-Кут (Лена) — Байкальский тоннель, где выполнено 290 километров земляного полотна с укладкой верхнего строения пути, построено более 280 искусственных сооружений;
- вторые пути Тайшет — Лена на участке Аральскит — Лена, где выполне-



но 86 километров земляного полотна с верхним строением пути и смонтировано 98 искусственных сооружений;

- Осетровский речной порт, где построено 29 причалов фронтом 2,7 километра, устроено 130 тысяч квадратных метров открытых бетонных грузовых площадок, автопроездов и подъездных путей;
- первая очередь аэропорта г. Усть-Кут, где построена взлетно-посадочная полоса площадью 40 тысяч квадратных метров;
- Усть-Кутская нефтебаза;
- участок автодороги Усть-Кут — Уоян протяженностью 80 километров.

Строительство автодорог

За последнее десятилетие ЗАО «Управляющая компания «ЛенаБамстрой» в качестве генерального подрядчика выполняло строительство автомобильных дорог и промышленно-гражданских объектов.

Силами организации было реконструировано 20 километров автодороги Усть-Кут — Уоян. Построены подходы к мосту через реку Мука и путепровод через железнодорожные пути Тайшет — Лена на участке 469—471 км; автодороги Киренск — Небель на участке Красноярово — 32 км, Киренск — Макарово — Улькан на участке 15—33 км и Усть-Кут — Киренск на участке 188—194 км в Киренском районе Иркутской области. Помимо ежегодных плановых реконструкций автодорог в Усть-Куте, проведена реконструкция участка 135—160 км Таксимо — Бодайбо и Залари — Жигалово на участке 189 км — п. Балыхта. Ведутся работы по содержанию автодороги «Вилуй» на участке Усть-Кут — Верхнемарково 15—149 км.

В числе промышленно-гражданских объектов, построенных силами «ЛенаБамстрой»: клуб-столовая санатория



Главный офис компании

«Усть-Кут», больничный комплекс в п. Магистральный, реабилитационный центр в Усть-Куте, две школы в п. Магистральном Казачинско-Ленского района и с. Макарово Киренского района Иркутской области, а также четыре жилых дома в п. Магистральный и г. Усть-Куте.

Потенциал компании

Управленческий и инженерно-технический персонал всех филиалов ЗАО «Управляющая компания «ЛенаБамстрой» — специалисты с многолетним стажем работы в транспортном строительстве. Высокая квалификация кадров позволяет организовать производство строительных работ, взаимодействие комплексных бригад, рациональное использование и эксплуатацию машин и механизмов. Техническая эксплуатация и обслуживание оборудования осуществляются квалифицированными рабочими механизаторами и слесарями-механиками.

Благодаря крупной производственной базе и технической оснащенности предприятие способно выполнять широкий спектр работ в транспортном строительстве. Для проведения специальных работ компания привлекает проверенные субподрядные организации. **Р**

ЗАО «Управляющая компания «ЛенаБамстрой»

666784 Иркутская область, г. Усть-Кут,

ул. Кирова, 23, а/я №3

E-mail: lenabam@irmail.ru

Тел.: (395-65) 5-09-47, 5-12-07, (395-2) 90-28-28

Факсы: (395-65) 5-16-32, (395-2) 29-72-98

Крупная производственная база ЗАО «Управляющая компания «ЛенаБамстрой» и техническая оснащенность предприятия позволяют выполнять широкий спектр работ в транспортном строительстве

Воздушный и водный транспорт

ГК «Истлэнд»

В группу компаний «Истлэнд» входят: Восточно-Сибирское речное пароходство, круизная компания «Исттрэвел», авиакомпания «Ангара», вертолетная компания «Иркутск-АВИА», гостиницы «Иркутск» и «Байкал», турбаза «Байкальские дюны», туристическая компания «Истлэнд».



Теплоходы «Империя» и «Николай Ерошенко» у пирса

Основная деятельность группы компаний «Истлэнд» осуществляется на территории Иркутской области, где зарегистрированы все предприятия компании. Уникальность «Истлэнда» заключается в том, что многие виды деятельности на региональном транспортном рынке могут выполнить только предприятия холдинга.

ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство»

Ключевым региональным предприятием на рынке водных пассажирских и грузовых перевозок является ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство» — старейшее транспортное предприятие Восточной Сибири (создано в 1890 году). Основными видами деятельности ОАО «ВСРП» являются:

- пассажирские перевозки внутренним водным транспортом, которые распределяются на транзитные, местные, пригородные, внутригородские линии и переправы;
- перевозка грузов внутренним водным транспортом и погрузочно-разгрузочные работы;
- судостроение и судоремонт.

В настоящее время ОАО «ВСРП» осуществляет перевозки грузов и пассажиров по трем направлениям: озеро Байкал, река Ангара, Братское водохранилище.

В собственности пароходства находятся 16 круизных и пассажирских теплоходов, 20 буксирных теплоходов, 50 несамоходных барж грузоподъемностью от одной до двух тысяч тонн. В навигацию 2009 года судами ОАО «ВСРП» обслуживалось 12 маршрутов, на которых было задействовано 16 теплоходов. Выполнено 5 090 пассажирских рейсов и перевезено 180 тысяч человек. Объем грузоперевозок составил более миллиона тонн.

Основные заказчики грузовых транспортных услуг Восточно-Сибирского речного пароходства — Братский филиал группы «Илим», Иркутский завод сборных железобетонных изделий, Ангарское управление строительства и другие.

Основными грузами являются: песчано-гравийная смесь, каменный уголь, лес в судах и плотках. Песчано-гравийная смесь добывается с островных карьеров реки Ангара, принадлежащих как пароходству, так и клиентам. С карьера «Голуторовский язык», принадлежащего пароходству, песчано-гравийная смесь перевозится клиентам на причалы, расположенные в районах городов Иркутск и Усолье-Сибирское, а также в районы Братского водохранилища.

С 2003 года силами ВСРП осуществляется модернизация и ввод в эксплуатацию новых судов. За последние годы было введено пять теплоходов, это: теплоход «Ни-

колай Ерошенко», «Империя», «Бабушкин», «Вымпел», «Аквилон». В 2008 году за счет средств бюджета Иркутской области был построен паром «Ольхонские ворота» грузоподъемностью 130 тонн, вместимостью до 16 легковых машин или 6—8 грузовых, пассажироместимостью 96 человек. В связи с вводом нового парома увеличилась пропускная способность переправы, снизилась социальная напряженность по одному из наиболее привлекательных туристических маршрутов на остров Ольхон.

Социальную значимость деятельности ВСРП трудно переоценить. У жителей многих районов иркутской области нет иного вида транспортного сообщения, кроме водного, а грузовой флот пароходства завозит в удаленные населенные пункты региона ГСМ, уголь, строительные материалы, обеспечивая текущую жизнедеятельность и будущее развитие там, где нет другой альтернативы доставки.

Круизный флот

Круизный флот ВСРП эксплуатируется компанией «Исттрэвел» и представляет собой настоящие плавучие гостиницы категории 3—4 звезды, на которых можно совершить многодневные морские путешествия.

Компания выполняет в среднем 50 рейсов за навигацию продолжительностью пять-семь дней. Особенно популярны маршруты на остров Ольхон, в Чивыркуйский залив, на горячие источники Хакусы, в бухту Академическая — это одни из самых красивых мест на Байкале.

Круизный флот состоит из шести теплоходов: четырех круизных и двух прогулочных.

Теплоход «Николай Ерошенко» — это один из самых комфортабельных круизных лайнеров, идеально подходит для мероприятий в узком кругу друзей и родных. Теплоход рассчитан на 45 человек.

Теплоход «Империя» — самый большой круизный теплоход на Байкале на 48 человек. Белоснежное судно имеет три палубы, ресторан, бар, уютные каюты, спутниковую связь, бассейн. Теплоход удобен для проведения корпоративных мероприятий.

Теплоход «Зайсан» — всепогодное рыболовное судно, оборудованное всем необходимым для организации рыбалки.

Теплоход «Александр Вампилов» рассчитан для семейного отдыха и корпоративных мероприятий. На борту есть рестораны, бар, открытое кафе, зона отдыха.

Прогулочный теплоход «Иван Бабушкин» осуществляет экскурсии и прогулки по Лиственничному заливу озера Байкал.

Прогулочный теплоход «Москва» выполняет прогулочные рейсы по Ангаре в черте Иркутска.

Основными заказчиками круизной компании «Истрэвел» являются Правительство Российской Федерации, Совет Федерации, ОАО «РЖД», ОАО «Газпром», ОАО «Иркутскэнерго», ОАО «Согаз», ООО ИВП «Фермион».

Круизы по Байкалу являются востребованным видом отдыха, желающих посетить «священное море» с каждым годом становится все больше.

Авиакомпания «Ангара»

Воздушный транспорт ГК «Истрэнд» представлен авиакомпанией «Ангара» и вертолетной компанией «ИркутсАВИА».

Авиакомпания «Ангара» находится на рынке авиационных услуг более восьми лет, обеспечивая высокий уровень безопасности полетов. АК «Ангара» располагает опытным летным и инструкторским составом, лучшей среди авиаперевозчиков собственной производственной базой в иркутском аэропорту (ангарный комплекс, летно-испытательная станция, места стоянок, спецтранспорт). Инженерно-авиационная служба имеет сертификаты и выполняет все работы по поддержанию летной годности (за исключением капремонтов) самолетов Ан-24, Ан-26 и Ан-12. Оказывает услуги аэропорту Иркутска по

части работ на самолетах Ту-154, Ил-76.

Парк воздушных судов состоит из десяти самолетов: семи Ан-24 и трех грузопассажирских Ан-26-100. Численность персонала компании — 278 человек. Компания выполняет порядка 120 рейсов в месяц и занимает первое место в аэропорту Иркутска по количеству самолетовылетов. В 2009 году АК «Ангара» перевезла 92 695 пассажиров и 950 тонн груза и почты.

Компания выполняет до 70% объема региональных воздушных перевозок регулярными и 85% чартерными рейсами. Это регулярные пассажирские рейсы на местных авиалиниях Иркутской области в аэропорты Бодайбо, Киренск, Мама, Ербогачен, Казачинск, Усть-Кут, в Якутию — Ленск, Олекминск, в Читинскую область — аэропорт Чита, в Новосибирск, Улан-Удэ, а также чартерные рейсы по России. Заказчиками чартерных рейсов являются правительство Иркутской области, ОАО «Транснефть», ОАО «Верхнечонскнефтегаз» и другие крупные компании. Кроме того, АК «Ангара» безупречно выполняет свои обязательства по государственным контрактам с Пенсионным фондом, Фондом социального страхования по перевозке льготных категорий жителей Иркутской области к месту лечения и обратно.

Авиакомпания «ИркутсАВИА»

ЗАО «Авиакомпания «ИркутсАВИА» предоставляет авиационные услуги на территории Иркутской области с 2001 года. Парк воздушных судов состоит из 11 вертолетов типа Ми-8.

В штате компании работает 115 человек. Летный состав компании представлен специалистами первого класса,

имеющими более десяти тысяч часов налета и стаж летной работы более 20 лет. Грамотная эксплуатация в сочетании с регулярным профилактическим техническим контролем гарантирует безопасность полетов и качественную перевозку пассажиров и грузов.

Воздушные суда авиакомпании работают в Иркутской области, в других регионах России, а также за рубежом. Специалисты авиакомпании принимали участие в освоении нефтяных и газовых месторождений в Тюменской области, строительстве БАМа, строительстве ЛЭП Ангарск — Гусиноозерск, разведке Ковыктинского месторождения на севере Иркутской области. Вертолеты «ИркутсАВИА» выполняют авиаработы для нужд ООН в Республике Сьерра-Леоне, Эфиопии, Эритреи, Конго.

В авиакомпании накоплен большой опыт работы с любителями экстремального отдыха: заброска горнолыжников и туристов-водников в труднодоступные места, осуществление съемок с воздуха, обзорных вертолетных экскурсий над Байкалом.

«ИркутсАВИА» выполняет значительный объем социально-значимых перевозок для Иркутского центра медицины катастроф, Иркутской авиационной базы охраны лесов, обеспечивает круглосуточное дежурство и организацию поисково-спасательных работ для крупнейшего в области иркутского аэропорта. Компания имеет опыт, сертифицированное оборудование и персонал для организации собственных посадочных площадок и заправочных комплексов в целях обеспечения работы в любой точке Иркутской области вне зависимости от наличия наземной инфраструктуры.

Перспективы развития воздушного флота Восточной Сибири связаны с организацией единой региональной авиакомпании и привлечением средств в обновление парка воздушных судов. В результате объединения в 2010 году АК «Ангара» и ВК «ИркутсАВИА» АК «Ангара» становится крупнейшим авиаперевозчиком Восточной Сибири. **Р**



Вертолет забрасывает груз

Истрэнд

ООО «Управляющая компания «Истрэнд»

664025 г. Иркутск, ул. Чкалова, 37

Тел.: (3952) 287-550, 287-560

Факс 33-50-42

E-mail: vsrp@vsrp.ru

ЗАО «ВостСибТИСИЗ»: 47 лет труда на благо региона

Вот уже более 45 лет ЗАО «ВостСибТИСИЗ» осуществляет проектирование по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог различного назначения, мостовых переходов и путепроводов и других сопутствующих инженерных сооружений.

Компания ведет историю с 25 апреля 1963 года, когда вышло Постановление №75 Восточно-Сибирского совнархоза об образовании Иркутского треста инженерно-строительных изысканий, который затем превратился в крупное региональное предприятие, переименованное в Восточно-Сибирский трест инженерно-строительных изысканий (ВостСибТИСИЗ).

За период существования треста его специалистами выполнен огромный объем инженерно-строительных изысканий более чем на пятнадцать тысяч объектов. В геологическом фонде ВостСибТИСИЗа хранится богатейшая информация, которая не потеряла актуального значения для проектирования в современных условиях.

Сегодня ЗАО «ВостСибТИСИЗ» выполняет следующие виды работ:

- инженерно-геологические (гидрогеологические, геодезические, гидрометеорологические), опытные и другие изыскательские работы для строительства и реконструкции объектов промышленного, жилищно-гражданского и сельскохозяйственного назначения;
- проектно-изыскательские работы для строительства автомобильных дорог всех назначений, путепроводов, а также малых и средних искусственных сооружений;
- сейсмическое микрорайонирование территорий, оценка сейсмической

опасности площадок строительства любого назначения, инженерная сейсмометрия;

- изыскания источников водоснабжения, проектирование и бурение разведочно-эксплуатационных скважин на воду.

Сотрудниками треста проведены проектно-изыскательские работы по автомобильным дорогам различного класса и протяженности (строительство и ремонт участков автомагистралей: Новосибирск — Иркутск, Красноярск — Иркутск и Иркутск — Чита, реконструкция автомобильных дорог Баяндай — Еланцы, Таксимо — Бодайбо, ремонт мостовых переходов через реки Лена, Илга, Барда).

По материалам ВостСибТИСИЗа в Иркутской области и далеко за ее пределами были построены и продолжают строиться сотни объектов различного назначения. Это кварталы и микрорайоны городской застройки в городах Иркутске, Ангарске, Саянске, Братске, Усть-Илимске, Улан-Удэ, Шелехове, Зиме и других, Киренском, Куйтунском, Эхирит-Булагатском, Балаганском, Тулунском районах, а также Тунгуйский угольный разрез в Бурятии, Ангаро-Усольский нефтехимический комплекс, Коршуновский горно-обогадительный комбинат, Братский и Усть-Илимский лесопромышленные комплексы, Западный участок Байкало-Амурской магистрали, Иркутский алюминиевый завод, Улан-Удэнская ТЭЦ-1, сельскохозяйственные комплексы в городах Брат-




Анатолий РЯЗАНОВ, заместитель генерального директора ЗАО «ВостСибТИСИЗ»

ске, Зиме, Усолье-Сибирском и многие другие объекты.

Выполнены инженерные изыскания по участкам трассы нефтепроводов «Сахалин-2», Сковородино — КНР—ВСТО, расширение трубопроводной системы ВСТО, БТС-2, ВСТО-2.

В 2001 году по результатам своей деятельности трест был назван одним из лучших предприятий Госстроя России. В 2002 году ВостСибТИСИЗ получил диплом, подтверждающий его включение в Федеральный список лучших предприятий строительно-инвестиционного комплекса России. Кроме того, трест вошел в Российский единый реестр Федерального лицензионного центра Госстроя России, что дает ему право заниматься проектно-изыскательской деятельностью на всей территории Российской Федерации.

Восточно-Сибирский трест инженерно-строительных изысканий обладает квалифицированным персоналом и современным оборудованием для выполнения любых видов инженерно-строительных изысканий, в том числе в сложных инженерно-геологических условиях с наличием специфических грунтов и развитием природных и техногенных процессов.

В тресте разработана и внедрена система менеджмента качества в соответствии с требованиями ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (МС ИСО 9001-2001), которая подтверждена сертификатами соответствия IQNET, ГОСТ Р, СДС «Транссерв». 



ЗАО «ВостСибТИСИЗ»

664007 г. Иркутск,
ул. Декабристских Событий, 57
Тел. (3952) 29-22-37
Факс 20-85-85
www.vstisiz.ru
E-mail: aup@irk.ru



Дороги к инвестициям в туризм

О состоянии дорожно-транспортного комплекса Кабардино-Балкарии рассказывает министр транспорта, связи и дорожного хозяйства республики Ануарбий СУНШЕВ.

Министерство транспорта, связи и дорожного хозяйства Кабардино-Балкарии осуществляет государственную политику на территории республики в сфере развития транспорта, дорожного хозяйства, почтовой связи и средств телекоммуникации.

В транспортную систему республики входят воздушный, железнодорожный, автомобильный транспорт, на долю которого приходится до 75% пассажирских и грузовых перевозок, а также развитая дорожная сеть. Все населенные пункты республики имеют круглогодичный выход подорогам с твердым покрытием на опорную сеть. Общая протяженность дорожной сети региона составляет около 8 670 километров. Из них 372 километра — дороги федерального значения, 2 907 километров — регионального и около 5 400 километров — муниципального значения.

Министерство является государственным заказчиком регулярных маршрутов транспорта общего пользования в межуниципальном, пригородном и межсубъектном сообщении. Государственный заказчик на выполнение работ, связанных с развитием и эксплуатацией региональных дорог, — ГУ «Управление автомобильных дорог» министерства транспорта, связи и дорожного хозяйства КБР.

Планы выполнены

Кризис затронул все сферы экономики республики, но вместе с тем в условиях Кабардино-Балкарии имел и положительный эффект. Несмотря на складывающуюся ситуацию, обязательства республиканского бюджета по софинансированию субсидий из федерального бюджета были выполнены, что позволило получить утвержденные ассигнования. В этом несомненная заслуга политики президента Кабардино-Балкарской Республики Арсена КАНОКОВА и правительства КБР, направленной на динамичное социально-экономическое развитие республики. С учетом сокращения средств, поступающих из федерального бюджета, максимально были задействованы возможности республиканского бюджета.

В соответствии с соглашением между правительством Кабардино-Балкарской Республики и Министерством регионального развития России были приобретены 240 единиц транспортной и коммунальной техники, включая 50 автобусов средней вместимости и пять троллейбусов. Для муниципальных пассажирских автопредприятий это стало весомой поддержкой, позволило закрепить приобретенные автобусы на социально значимых маршрутах. Прорабатывается возможность

и в 2010 году войти в аналогичную программу обновления транспортных средств.

Транспортный комплекс работает стабильно, увеличиваются объемы перевозок железнодорожным и авиационным транспортом.

Дорожное строительство

Кризис в наибольшей мере затронул дорожное хозяйство, что заставило корректировать программу работ. Однако в целом поставленные задачи были выполнены благодаря мерам государственной поддержки, что позволило продолжить строительство такого важного для экономики республики объекта, как автодорога Кисловодск — Долина Нарзанов — Джилы-Су — Эльбрус.

Строительство ведется в рамках федеральной целевой программы «Юг России (2008—2012 годы)». Новая дорога протяженностью 65,8 километра, прокладываемая в условиях высокогорья, позволит соединить курорты республики с курортами Минеральных Вод, а также приступить к освоению северо-восточного склона горы Эльбрус, где запланировано строительство центра туризма и горнолыжного спорта мирового уровня.

Наиболее грузонапряженная трасса федерального значения — автомагистраль М-29 «Кавказ», протяженность которой по республике составляет 134 километра. В 2010 году государственным заказчиком — ФГУ «Управление ордена «Знак Почета» автомобильных дорог Северного Кавказа Федерального дорожного агентства» — будет продолжено строительство второго пускового комплекса автомагистрали — обхода столицы республики г. Нальчик, проектная общая протяженность которого — 27 километров. В завершённом виде — с мостами и транспортными развязками, образующими форму клеверного листа, с доведением всего комплекса до параметров I категории, с устройством разделительной полосы шириной 5 метров и ограждением из криволинейного бруса, — он предстанет в 2011 году. Обход станет вкладом в обеспечение безопасности в международном транспортном направлении Север—Юг. За последние годы на основных транспортных узлах республики построены двухуровневые развязки, путепроводы, обеспечивающие безопасный пропуск интенсивного транспортного потока. Ведется постоянная и системная работа по приведению региональной и муниципальной дорожной сети в нормативное состояние.

Для включения в Стратегию социально-экономического развития Северо-Кавказского округа определен перечень объектов строительства и реконструкции на региональной сети протяженностью 330 километров. В рамках стратегии социально-экономического развития КБР разработан пятилетний план ремонта муниципальной сети протяженностью 2,4 тысячи километров. ■



Ануарбий СУНШЕВ,
министр транспорта,
связи и дорожного
хозяйства Кабардино-
Балкарской Республики

В 2009 году на дорогах Кабардино-Балкарии введено объектов строительства и реконструкции, капитального ремонта и ремонта 198 километров, что в 1,5 раза больше, чем в 2008 году

Камчатка: по морю и воздуху



Петропавловск-Камчатский

По транспортной доступности Камчатка фактически является островом. Связь с материковой частью России и с зарубежными странами осуществляется только воздушным и морским путем. Внутренние связи обеспечиваются морским, воздушным и автомобильным транспортом. Железнодорожное сообщение на Камчатке отсутствует.

Учитывая сложный горный рельеф местности, большую удаленность сел и поселков друг от друга и от областного центра, альтернативы воздушному транспорту на Камчатке не было и нет

Характерно окраинное положение Камчатки: расстояние от порта Петропавловска-Камчатского до ближайшего морского порта — 1 700 километров, до ближайшего авиапорта — 2 500 километров.

С Камчатки — в США и Таиланд

Авиатранспорт играет решающую роль в жизни Камчатки, так как основные пассажирские перевозки осуществляются только самолетами. Международный аэропорт в Елизово — главный порт прибытия на Камчатку. Он обслуживает 12 межрегиональных перевозчиков и 3 внутрирегиональных. Связывает Камчатку с российскими городами: Москвой, Санкт-Петербургом, Самарой, Новосибирском, Магаданом, Красноярском, Владивостоком, Хабаровском, Иркутском. Сеть аэропортов местных воздушных линий охватывает поселки: Озерная, Соболево, Усть-Камчатск, Никольское, Палана, Оссора, Тигиль, Тилички, Усть-Хайрюхово. Регулярно выполняется международный рейс Магадан — Петропавловск-Камчатский — Анкоридж (США), летом работают чартерные рейсы из Японии и Кореи, зимой — в Таиланд.

Учитывая сложный горный рельеф местности, большую удаленность сел и поселков

Камчатки друг от друга и от областного центра, альтернативы воздушному транспорту не было и нет. В условиях ограниченности автодорожной инфраструктуры большое значение имеют вертолеты, которые широко используются для пассажирских перевозок внутри полуострова, в том числе и в туристских целях. Это связано с тем, что многие туристские ресурсы недоступны для автотранспорта, а вертолетам не требуется сложного наземного обслуживания.

Внутренние сообщения

Около 94% экономического потенциала региона сосредоточено в южной части полуострова. Это обусловило и соответствующую географию расположения автотранспортных предприятий: на долю Петропавловска-Камчатского и Елизовского района приходится до 85% автотранспортных перевозок.

Общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием на Камчатке составляет 1 519 километров, из них дорог общего пользования — 1 355 километров. Общая протяженность асфальтированных дорог составляет около 300 километров, в том числе от Петропавловска до Елизово и Вилучинска, до поселка Паратунка и до 112-го километра Мильковской трассы.

В городском, пригородном и междугородном сообщениях основным транспортом является автобусный. Перевозки туристов по бездорожью к основным туристским ресурсам и объектам осуществляются на «вахтовках» — специально оборудованных автомобилях повышенной проходимости.

Морской транспорт

Морская транспортная система Камчатки включает в себя морской торговый порт, морской рыбный порт, судоремонтные заводы и причалы. В связи с особенностью географического положения полуострова и отсутствием железнодорожного транспорта морское сообщение имеет решающее значение для доставки грузов в область и в отдаленные населенные пункты на побережье Камчатской области и Корякского автономного округа.

Географическое положение полуострова также способствует развитию международного круизного туризма, так как Камчатка находится на пути пролегания многих круизных маршрутов. Ежегодно к берегам Камчатки подходят до 10 комфортабельных круизных лайнеров с иностранными туристами на борту. Кроме того, летом туристские фирмы Камчатки предлагают морские прогулки на небольших судах по живописной Авачинской бухте. **Т**

Надежная опора камчатских дорог

ООО «Устой-М» — одно из ведущих специализированных предприятий дорожной отрасли Камчатского края. С 2003 года компания занимается содержанием и ремонтом действующей сети автодорог региона, стремясь к совершенствованию своей работы и эффективному развитию.



Предприятие строит, реконструирует и ремонтирует автодороги, оказывает транспортные услуги организациям всех форм собственности и проводит земляные работы любой сложности. В распоряжении ООО «Устой-М» парк тяжелой специальной дорожно-строительной техники и собственный асфальтобетонный завод, а также мини-завод по производству битумной эмульсии.

Коллектив предприятия (более 200 человек) использует в своей работе самое современное оборудование. Так, в 2007 году парк техники пополнился машиной по ремонту асфальта «Магнум» — разработка американской фирмы CRAFCO. Использование такой техники ускоряет выполнение ямочного ремонта и уменьшает его стоимость. С помощью этой машины можно выполнять ямочный ремонт по новой технологии методом пневмонабрызга. Специальная установка продувает ямы, обрабатывает их и покрывает смесью из щебня и битумной эмульсии. Соответственно, для того чтобы заделать узкие трещины в асфальте, больше не требуется «вырубать» дорожное покрытие. Машину «Магнум» обслуживает бригада из трех человек, прошедших специальное обучение в Сургуте. Под программу 2010 года приобретены в лизинг асфальтобетонный завод Nikko, асфальтоукладчик Titan-7820, «Чипсилер».

Название «Устой-М» выбрано не случайно: «устой» — береговая опора моста. Это своеобразный символ сотрудничества дорожников и мостовиков в суровых климатических условиях Камчатки

Показатель конкурентоспособности

Среди заказчиков ООО «Устой-М» — ЗАО «НПК «Геотехнология», КГУ «Камчатуправтодор», ЗАО «Автомост», МУ «Управление капитального строительства и ремонта», ФГУП «Камчатавтодор» и другие.

За плечами коллектива компании ежегодные ремонты краевых дорог и строительство новых трасс. «Устой-М» выполнял ремонт лесохозяйственных дорог, ведущих к Агинскому месторождению и руднику Шануч, земляные работы на этих объектах, а также ремонт автодороги Петропавловск-Камчатский — рудник Шануч.

Весной 2007 года предприятие приступило к масштабному высокобюджетному проекту — строительству автодороги Мильково — Ключи — Усть-Камчатск. На автодороге Усть-Камчатск — Крутоберегово — аэропорт, разрушенной в результате весеннего паводка, требовалось произвести восстановление моста, отсыпку дорожного полотна, фактически полностью смытого потоком реки. Высококвалифицированные специалисты ООО «Устой-М» за короткий срок справились с поставленной задачей.

В сентябре 2008 года компания начала реконструкцию трассы Петропавловск-Камчатский — Мильково на участке 117–152 километр (расчистка полосы отвода, устройство земляного полотна дороги, рекультивация карьеров и отвода, устройство дорожной одежды из асфальтобетонной смеси и металлических

гофрированных водопропускных труб и арок, а также ремонт мостов). На выполнение работ было выделено порядка 1,5 миллиарда рублей. Реконструкцию планируется завершить в сентябре 2011 года.

За последние годы объем работ по содержанию и строительству автомобильных дорог увеличился в 10 раз. Только в 2009 году компания выполнила работы почти на 728,5 миллиона рублей. В частности, для ФГУП «Камчатавтодор» осуществляла содержание и ремонт автодорог Соболево — Кировский, Соболево — Устьевое, Никольское — аэропорт. Кроме этого, провела ямочный ремонт асфальтобетонных покрытий с применением технологии нагнетания и распыления ремонтного материала на автодороге Петропавловск-Камчатский — Морской порт. Для КГУ «Камчат-управтодор» выполнены аварийно-восстановительные работы в зоне чрезвычайной ситуации — размыва дорожного полотна на 115–119 километрах трассы Начикинский совхоз — Усть-Больше-репек — поселок Октябрьский с подъездом к пристани Косоево и к коллективному хозяйству Октябрьской революции. Реконструирована автодорога Петропавловск-Камчатский — Мильково на участке 117–152 километр и другие объекты. Кроме этого Устой-М реконструировал магистраль в районе 10 километра улицы Абея в Петропавловске-Камчатском (заказчик — МУ «Управление капитального строительства и ремонта»).

Ежегодно увеличивающийся объем работ — основное свидетельство конкурентоспособности предприятия, которое, повышая качество своих услуг и своевременно справляясь с поставленными задачами, вносит весомый вклад в развитие транспортной инфраструктуры Камчатского края. **Р**



ООО «Устой-М»

683032 г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Пограничная, 75а
Тел./факс (4152) 42-21-63
E-mail: ustoym@yandex.ru

СВМП возрождает морские перевозки на Камчатке

В рамках Целевой программы Камчатского края «Организация морских грузопассажирских линий по побережью Камчатского полуострова на период 2010–2012 годов» Северо-восточное морское пароходство (СВМП) планирует возобновить пассажирские перевозки между порт-пунктами региона.

Летом 2009 года после 15-летнего перерыва, связанного с прекращением в середине 1990-х годов деятельности Камчатского морского пароходства, отрасль морских перевозок Камчатки вышла на новый виток развития. Здесь начало работать Северо-восточное морское пароходство, созданное при поддержке правительства региона.

СВМП организовано на базе судоходной компании «Транзит-Север-Восток», имеющей более чем 10-летнюю историю судоходной деятельности. При рассмотрении вопроса о включении компании в перечень системообразующих предприятий Камчатского края рабочей группе краевого правительства был представлен проект создания на ее базе Северо-восточного морского пароходства с регистрацией в Петропавловске-Камчатском. Этот проект был поддержан властями региона, ведь для возобновления морских перевозок и обеспечения роста грузопотока требовалось эффективное управление. Именно это смогла обеспечить Группа «Транзит ДВ», в составе которой действовал оператор и у которой были достаточные ресурсы для развития.

В настоящее время флот Северо-восточного морского пароходства состоит из восьми судов (танкеры и сухогрузы) суммарным дедвейтом порядка 100 тысяч тонн. Он сформирован специально для выполнения программ Северного завоза с учетом специфики работы в северных широтах. СВМП обеспечивает доставку топлива в северные регионы Дальнего Востока: Магаданскую область, Камчатский край, Чукотский автономный округ. Кроме того, компания осуществляет завоз топлива для объектов Министерства обороны, промышленных предприятий

горнорудной отрасли, доставляет бункер рыболовным экспедициям.

— Сегодня мы являемся одним из крупнейших на Дальнем Востоке судовладельцев, эксплуатирующих нефтеналивной флот под российским флагом. В перспективе мы планируем и дальше пополнять тоннаж. Мы уделяем особое внимание состоянию нашего флота, экологической и производственной безопасности при перевозке нефтепродуктов. Мы очень много инвестируем в это, считаем, что наша безоговорочная обязанность — поддерживать флот в хорошем состоянии, чтобы обеспечить безопасность мореплавания и гарантии выполнения наших обязательств по программам Северного завоза, — говорит генеральный директор СВМП Сергей БОЛДЫРЕВ.

Частно-государственное партнерство

Уже в ноябре 2009 года между Северо-восточным морским пароходством и агентством транспорта Камчатского края было заключено соглашение о стратегическом сотрудничестве при реализации региональной целевой программы «Организация морских грузопассажирских линий по побережью Камчатского полуострова на период 2010–2012 годов».

— В соглашении речь идет о таких значимых для нашего края проектах, как возобновление пассажирского сообщения между порт-пунктами Камчатки, а также о создании единой системы завоза грузов на необорудованное побережье, — рассказывает Сергей БОЛДЫРЕВ. — Сегодня мы ведем поиск судов для грузопассажирских перевозок и готовы приобрести их или взять в бербоут-чартер, чтобы начать перевозки. К сожалению, на вторичном рынке судов, которые полностью удовлетворяли бы нашим очень жестким и специфическим требованиям, обусловленным особенностями перевозок и работой в северных широтах, нет. В перспективе наша компания намерена построить современные пароходы для этого. Целевая программа предусматривает бюджетное софинансирование строительства судов, а также субси-



Сергей БОЛДЫРЕВ,
генеральный директор СВМП

дирование перевозок. По предварительным расчетам, ежегодный пассажирский трафик составит 6–7 тысяч человек.

Зона ответственности — необорудованный берег

Объединение всего маломерного вспомогательного флота, включение его в пароходство и проведение его реновации, постановка на учет регистра, выстраивание системы работы на необорудованном берегу по всему Северо-Востоку — еще одна стратегическая цель СВМП.

— Сейчас маломерный вспомогательный флот Камчатки находится в разрозненном состоянии. В основном его эксплуатируют малые предприятия и индивидуальные предприниматели. Для многих из них эта работа сезонная, четкой организации нет. Мы ставим перед собой цель объединить этот разрозненный флот под единым управлением и создать эффективную систему работы. Рассматриваются разнообразные схемы: приобретение в нашу собственность этого флота, аренда, управление и другие. В результате будет обеспечена, в первую очередь, стабильная доставка и разгрузка с единым центром ответственности, — поясняет генеральный директор СВМП.



NESCO
Северо-восточное
морское пароходство

ООО «Северо-восточное морское пароходство»

683000 г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Ленинская, 24

Тел./факс (4152) 42-11-99

E-mail: nesco@nesco.tranzitdv.ru

Филиал: 690091 г. Владивосток, ул. Уборевича, 13

Тел./факсы: (4232) 49-11-99, 49-11-21

E-mail: transit@tranzitdv.ru, www.nesco.tranzitdv.ru

Беспорные преимущества СВМП на рынке дает холдинговая структура Группы «Транзит ДВ». Обеспечивая северо-восточное побережье России широким спектром логистических услуг, предприятие стремится к повышению уровня транспортной доступности навигационных территорий Дальнего Востока

Краеугольный камень дорог Камчатки



Капитальный ремонт дорожного покрытия магистрали общегородского значения методом терморисайклинга (пр. Карла Маркса, г. Петропавловск-Камчатский)

Увеличение объема грузовых и пассажирских перевозок по России в целом и в частности по Камчатскому краю, повышение грузоподъемности и динамических характеристик автотранспорта предъявляют высокие требования к автодорогам, что ведет к их непрерывному совершенствованию. Но мало построить объект, необходимо проведение комплексных мероприятий, обеспечивающих его эксплуатационную надежность и работоспособность.

История МУП «Спецдорремстрой» началась в 1966 году. С тех пор не раз менялись формы собственности и название предприятия, но его основная задача всегда оставалась прежней: поддерживать высокое качество дорог, обеспечивая бесперебойное движение.

Сегодня «Спецдорремстрой» прочно занимает одно из лидирующих мест в дорожной сфере региона. Предприятие выполняет весь спектр работ по дорожному строительству и ремонту. Большая их часть приходится на дороги Петропавловск-Камчатского городского округа, вместе с тем предприятие выполняет и краевые заказы.

Круглогодично в ведении предприятия находится более 80 километров магистральных автодорог, порядка 45 километров тротуаров, около 150 придорожных объектов и многое другое. Кроме того,

Виды деятельности МУП «Спецдорремстрой»:

- строительство, реконструкция и ремонт краевых и муниципальных автодорог общего пользования;
- содержание автомобильных дорог, искусственных сооружений и элементов обстановки пути;
- содержание объектов внешнего благоустройства;
- реализация услуг и материалов

«Спецдорремстрой» занимается ремонтом и содержанием объектов внешнего благоустройства.

На предприятии трудятся 330 работников, большинство из них имеют многолетний опыт в дорожной отрасли.

Хай-тек на дорогах

Залог успеха любого предприятия — внедрение новейших разработок. Этим принципом руководствуется и «Спецдорремстрой». Предприятие взяло курс на модернизацию производственно-технической базы. В феврале 2010 года парк предприятия, насчитывающий 121 единицу, пополнился шестью единицами импортной дорожно-строительной техники, а до конца года планируется приобрести еще десять.

На предприятии успешно функционирует спутниковая система BN-City ГЛОНАСС мониторинга и управления транспортными средствами.

Особая гордость предприятия — высокопроизводительный дорожный комплекс машин и механизмов на базе ремиксера RX-4500 и разогревателя асфальтобетонного покрытия НМ-4500 (WIRTGEN, Германия). За четыре года с помощью комплекса удалось отремонтировать почти 450 тысяч квадратных метров дорожного полотна.

Предприятие первым на Камчатке стало использовать геосинтетические материалы — геосетки для увеличения износостойкости — надежности дорожного полотна. Это продиктовано спецификой региона, его сложными погодноклиматическими условиями и высокой сейсмичностью.

Дорогой диверсификации

Кризисные явления не обошли стороной и Камчатский край. Тем не менее руководство «Спецдорремстрой» нашло выход в сложившейся ситуации, избрав политику оптимизации портфеля активов и диверсификации производства.

Реализация качественных услуг и материалов станет подспорьем для предприятия. Так, «Спецдорремстрой» ведет заготовку песка, который частично реализуется среди предприятий города. Также в собственности находятся две асфальтосмесительные установки производительностью 110 тонн смеси в час — оставляющие реализационный резерв.

В структуре предприятия функционирует столярный цех, обеспечивающий собственные технологические нужды. В планах на 2010 год — его модернизация, что позволит увеличить выпуск и наладить реализацию пиломатериалов. Также намечено приобретение бетонорастворной установки для производства ЖБИ, тротуарной плитки.

Дальневосточному региону уделяется повышенное внимание со стороны Правительства РФ. Краевыми властями разработана долгосрочная стратегия развития Камчатского края. Локомотивом реализации приоритетных проектов станет строительство и модернизация дорожной сети полуострова для обеспечения стабильного функционирования и качественного развития социальной инфраструктуры, сырьевых направлений и туристической индустрии.

Следуя этому курсу, МУП «Спецдорремстрой» качественно выполняет работу, закладывая свой камень в дорогу развития Камчатского края. ■

МУП «Спецдорремстрой»

683003 Камчатский край,

г. Петропавловск-Камчатский, ул. Ленинградская, 74

Тел./факсы: (4152) 42-76-53, 42-54-02

E-mail: specdor@mail.ru

В Кировской области строятся новые дороги

Как и многие другие регионы, Кировская область сегодня испытывает трудности с недостаточным финансированием дорожного строительства. Впрочем, внедрение современных технологий позволяет частично решать проблему благодаря снижению затрат на ремонт дорожного покрытия.



Альберт ЗАПОЛЬСКИХ,
глава департамента
дорожного хозяйства,
транспорта и связи
Кировской области

Протяженность
автомобильных дорог
Кировской области —
более 14 тысяч км, из
них регионального
значения — более
3 тысяч километров.
Через область
проходит федеральная
трасса «Вятка»
протяженностью
366,267 км.
В сети автодорог
общего пользования с
твердым покрытием —
всего 9 586 км (68%)
и 4 445 км (32%) —
грунтовые

Состояние дорожной сети

Состояние сети автомобильных дорог общего пользования Кировской области оставляет желать лучшего. На сегодня 2 541 километр требует ремонта. Но из-за постоянного недофинансирования своевременное восстановление верхнего слоя покрытия невозможно. Это приводит к снижению прочностных показателей и, как следствие, к ямочности и деформациям различных конструктивных слоев. В результате дорога теряет многие нормативные требования: ровность, поперечный уклон, сцепные свойства и прочие, — влияющие на безопасность дорожного движения. Все это ведет к дальнейшему разрушению дороги.

На автомобильных дорогах Кировской области находятся 443 моста протяженностью 21 километр, из которых 85 мостов (19%) до сих пор деревянные. Состояние шести мостов аварийное, 28 находятся в неудовлетворительном состоянии. До настоящего времени три районных центра (Луза, Подосиновец, Опарино) не имеют устойчивой автодорожной связи по автомобильным дорогам.

В 2009 году общий объем дорожных работ на сети регионального или межмуниципального значения в денежном выражении составил 2 284 миллиона рублей, что ниже первоначально запланированной суммы (2 598 миллионов рублей). Впрочем, это на 7% больше выполненного объема 2008 года (2 147,5 миллиона рублей).

Завершенные проекты

Одним из главных событий в сфере дорожного хозяйства Кировской области в 2009 году стало окончание строительства автодороги Белая Холуница — Кирс с вводом в эксплуатацию участка протяженностью 16,8 километра.

Также большое внимание уделялось продолжению строительства автодороги Киров — Котлас — Архангельск на участке Вазюг — Опарино, где в прошедшем году было введено в эксплуатацию 8,6 километра дороги. Еще 17,5 километра планируется сдать в 2010 году.

На средства бюджетного кредита было начато строительство транспортной развязки у Кирова и мостового перехода на подходе к селу Октябрь Подосиновского района.

Всего на строительство дорог в 2009 году был выделен 561 миллион рублей. Кроме

того, было отремонтировано 77,9 километра, затраты на ремонт составили 632 миллиона рублей.

Проведен капитальный ремонт участка автодороги Казань — Пермь на участке Кильмезь — граница Республики Удмуртия протяженностью 4,65 километра. Также отремонтировано семь мостов общей протяженностью 484 погонных метра, из них наиболее крупные — мост через Валу на автодороге Киров — Казань в Кильмезском районе (140 погонных метров) и мост через Быстрицу на автодороге Киров — Стрижи (136 погонных метров).

В полном объеме выполнены мероприятия по областной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения». На содержание дорог и искусственных сооружений затрачено 1,092 миллиона рублей, на эти средства уложены защитные слои автодороги протяженностью 110 километров.

Планы и перспективы

Бюджетом на 2010 год предусматривается направить на дорожные работы 1 195 миллионов рублей, из них 545 миллионов — на региональную сеть и 650 миллионов рублей — на муниципальную, что недостаточно как на содержание и ремонт существующей сети, так и на завершение строящихся объектов. Следует отметить, что в 2010 году субъектам Российской Федерации не предусматриваются субсидии из федерального бюджета на строительство и реконструкцию региональных дорог.

Рассчитанная минимальная потребность на сеть автодорог общего пользования составляет 1985 миллионов рублей, что позволит сохранить существующую региональную сеть на уровне текущего года, направить на муниципальную сеть 650 миллионов рублей и завершить начатые в 2009 году объекты строительства: транспортную развязку на обходе Кирова, дорогу, соединяющую райцентр Опарино с сетью автодорог общего пользования, а также капитальный мост, связывающий с сетью поселок Октябрь Подосиновского района.

В условиях дефицита средств приходится думать о новых технологиях, позволяющих сокращать затраты. С этой целью в прошедшем году в области впервые была начата работа по методу рисайклинга, позволяющему пускать в переработку асфальтобетонное покрытие. Это новшество было опробовано на автодороге Киров — В. Поляны на участке протяженностью 23,5 километра. Снижение расходов составило 23% по сравнению с традиционным методом ремонта. **Т**

Дороги Костромской области: большой шаг вперед

По сравнению с предыдущими годами, в 2009-м был сделан значительный рывок в развитии дорожного хозяйства Костромской области. Благодаря субсидиям на приобретение транспорта и техники появился шанс в ближайшие четыре года привести в нормативное эксплуатационное состояние всю автодорожную сеть области.

С проблемами дорожного комплекса губернатор Костромской области Игорь СЛЮНЯЕВ хорошо знаком: ранее он работал начальником Управления обеспечения доходов дорожных фондов Федеральной дорожной службы России, заместителем генерального директора Российского дорожного агентства, первым заместителем министра транспорта Российской Федерации и руководителем Государственной службы дорожного хозяйства.

Кризис ремонту не помеха

Несмотря на кризисные явления в экономике, в 2009 году в Костромской области было построено и отремонтировано более ста километров автомобильных дорог общего пользования. Если сравнить с общей протяженностью автодорожной сети региона, которая составляет более четырех тысяч километров, результат достаточно скромный. Но если сопоставить эту же цифру с показателями прошлых лет, нынешний итог работы дорожников — это настоящий рывок, потому что в докризисном 2008 году удалось построить и отремонтировать лишь 49 километров автодорог, а в благополучном 2007 году — всего четыре километра.

Кроме основательного ремонта дорог на самых проблемных участках, на всех областных автомобильных дорогах общего пользования в прошедшем году выполнялись работы по ямочному ремонту. Таким образом, в нормативное состояние была приведена опорная сеть автомобильных дорог Костромской области протяженностью более тысячи километров.

Что касается среднесрочной перспективы развития дорожной отрасли региона, то губернатором поставлена задача в ближайшие четыре года привести в нормативное эксплуатационное состояние всю автодорожную сеть области. В 2010—2011 годах планируется ремонт автомобильных дорог, связывающих административные центры муниципальных районов (городских округов) Костромской области, а в следующие два года — местных (муниципальных) дорог.

Техпереворужение

Основной помехой для успешной реализации этих планов является значительный износ парка дорожной техники и оборудования, которыми рас-

полагают костромские дорожно- и мостоэксплуатационные предприятия. Чтобы исправить ситуацию, необходимо техническое перевооружение.

В 2009 году шанс на это появился. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 24 марта 2009 года бюджетам субъектов Российской Федерации, в том числе Костромской области, были предусмотрены субсидии из федерального бюджета на приобретение автотранспортных средств и коммунальной техники. Было определено три направления приобретения техники: автотранспортные средства для обеспечения транспортного обслуживания населения муниципальных образований, автотранспортные средства для обеспечения транспортного обслуживания деятельности учреждений здравоохранения, подразделений милиции и грузоперевозок, коммунальная техника. Бюджету Костромской области были выделены субсидии в размере 100,2 миллиона рублей. При этом софинансирование из областного бюджета составило 46,7 миллиона рублей. Для нужд дорожного комплекса Костромской области закупили восемь грузовых автомобилей КамАЗ 65115.

— В 2009 году мы сделали первый, пусть небольшой, шаг по техническому перевооружению. Нормативы потребности в технике и оборудовании для осуществления дорожной деятельности у нас рассчитаны, в первую очередь нам нужны комбинированные дорожные машины, грейдеры и погрузчики, — комментирует ситуацию директор департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области Виктор МОСЕЙКИН.

По распоряжению Игоря СЛЮНЯЕВА все приобретаемые автотранспортные средства и коммунальная техника оставлены в казне Костромской области. Эта мера необходима для обеспечения их сохранности и наиболее рационального использования.

В 2010 году планируется продолжить приобретение техники. По возможности акцент будет сделан на современную дорожную технику. **Т**



Игорь СЛЮНЯЕВ,
губернатор
Костромской области

В 2009 году в Костромской области было построено и отремонтировано более ста километров автомобильных дорог общего пользования. Для сравнения: в 2008 году — 49 километров автодорог, в 2007 году — четыре километра

Ремонт
областных дорог



Новый терминал сочинского аэропорта

ООО «Базэл Аэро» основано в 2007 году и является управляющей компанией аэропортов Краснодарского края: Краснодара, Сочи, Анапы, Ейска и Геленджика. Среди основных задач «Базэл Аэро» — создание единого авиационного узла, реконструкция и обновление инфраструктуры аэропортов, внедрение современных технологий обслуживания пассажиров, грузов и самолетов.



Сергей ЛИХАРЕВ,
генеральный директор
ООО «Базэл Аэро»

Аэропорты группы «Базэл Аэро» обслуживают почти 9% авиапассажиропотока России. Основная нагрузка приходится на аэропорт в Сочи, и в связи с проведением Олимпиады в 2014 году она значительно возрастет.

Аэропорт Сочи

Международный аэропорт Сочи входит в пятерку лидирующих аэропортов России по пассажиропотоку на внутренних воздушных линиях. В 2009 году в аэропорту Сочи было обслужено 1,38 миллиона пассажиров. Регулярные и чартерные рейсы из Сочи выполняют 35 авиакомпаний. Маршрутная сеть аэропорта включает более 50 внутренних и зарубежных направлений.

Аэродром Международного аэропорта Сочи располагает двумя пересекающимися взлетно-посадочными полосами, годен к эксплуатации воздушных судов Airbus A319-A320, Boeing 727, Boeing 737, Boeing 757, Ил-62, Ил-76, Ил-86, Ил-96, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Як-40, Як-42. Перрон аэродрома рассчитан на стоянку 39 воздушных судов.

В настоящее время завершено строительство первой очереди нового аэровокзала аэропорта. Работы на площади более 60 тысяч квадратных метров провела австрийская компания Strabag и ряд российских строительных компаний. В новом терминале применяются самые современные технологии обслуживания пассажиров, багажа

и воздушных судов: стойки раскрепленной регистрации; стопроцентный четырехуровневый досмотр багажа; круглосуточный мониторинг безопасности. В 2012 году будет построена посадочная галерея с 10 телетрапами и введена в эксплуатацию система видеонаведения самолетов на место стоянки. Аэропорт также оснащен всеми современными IT-системами в соответствии с рекомендациями Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). В терминале внедрен полный комплекс средств для пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

Пропускная способность первой очереди нового терминала аэропорта 1 600 пассажиров в час, а после окончания строительства второй очереди она вырастет до 2 500 пассажиров в час (2 000 на внутренних воздушных линиях и 500 на международных воздушных линиях).

В области технологий сочинский аэропорт сотрудничает с ведущими зарубежными и российскими компаниями: Vanderlande Industries, Rapiscan Systems, SITA, Cisco Systems, Hewlett-Packard, «Астерос» и другими.

Первые пассажиры уже смогли по достоинству оценить комфорт и уровень безопасности нового терминала сочинского аэропорта: с сентября по декабрь 2009 года терминал работал в режиме тестовой эксплуатации и обслужил 191 рейс, 2 197 пассажиров и 613 единиц багажа.

Полностью первая очередь нового терминала международного аэропорта Сочи будет введена в эксплуатацию в апреле 2010 года. По словам Сергея ЛИХАРЕВА, генерального директора ООО «Базэл Аэро», общий размер инвестиций в новый АВК составит 7,5 миллиарда рублей. **Т**

По итогам работы за 2009 год аэропорты группы «Базэл Аэро» обслужили 3,5 миллиона пассажиров, включая 1,4 миллиона пассажиров аэропорта Сочи. Согласно прогнозам, годовой объем пассажирских перевозок в аэропортах Краснодарского края к 2017 году возрастет более чем до восьми миллионов человек



Аэропорт для Олимпиады

Зимние Олимпийские игры 2014 года в городе Сочи, подготовка к которым уже идет полным ходом, потребуют от транспортной системы нашей страны решения сложнейших задач. От грамотного взаимодействия различных видов транспорта, надежности и качества их работы зависит уровень организации Олимпийских игр и, безусловно, престиж нашего государства. В Сочи при непосредственном участии ООО «Авиаинвест» реализуется проект достройки аэровокзального комплекса аэропорта. О нем рассказывает генеральный директор компании Николай ЗАХАРОВ.



Аэропорт Сочи

? Николай Владимирович, что, на ваш взгляд, стало определяющим в выборе компании «Авиаинвест» проектировщиком столь важного объекта, как аэровокзальный комплекс Сочи?

— Конечно, репутация организации и ее большой опыт проектирования объектов авиационной инфраструктуры.

Среди наиболее крупных можно назвать аэровокзальный комплекс в аэропорту Кольцово (Екатеринбург), построенный в 2007—2009 годах по нашему проекту. Все очереди нового терминала,

размещившегося на площади порядка 70 тысяч квадратных метров, способны обслуживать четыре тысячи пассажиров в час. Пропускная способность международного сектора — 1 400 человек в час. Реконструируется по нашему проекту аэровокзальный комплекс в аэропорту Минеральные Воды, с нашим участием возводится аэровокзал Внуково, реконструируется аэровокзал в аэропорту Ростов-на-Дону.

? Какова роль ООО «Авиаинвест» в проекте достройки аэровокзального комплекса аэропорта Сочи?

— Как известно, строительство аэровокзального комплекса в Сочи было прекращено в 1994 году. При этом на момент достройки готовность здания составляла около 90%. Однако технология обслуживания пассажиров и багажа устарела, появились новые требования, особенно в части обеспечения безопасности перевозок, пожарной безопасности. Поэтому пришлось полностью изменить проектные решения по инженерным системам, заново запроектировать слаботочную сеть.

Также появилась потребность в дополнительных помещениях для обеспечения технологии обслуживания,

соблюдения требований контрольных органов, установки инженерных систем. При этом границы аэровокзала не изменились.

? Сколько времени было затрачено на создание проекта, какие специалисты участвовали в работе?

— Проект был выполнен почти за 5 месяцев. В работе участвовали проектные организации и специалисты из Москвы, Красноярска, Сочи, Сербии. Хотелось бы отметить значительный вклад института «Сибзаэропроект» в разработку проекта достройки аэровокзала. В большинстве своем те, кто занимался и предыдущими проектами совместно с ООО «Авиаинвест».

? В чем уникальность проекта?

— Сейчас, пожалуй, никакой уникальности в комплексе нет. Сам проект на момент проектирования еще в 1987 году был уникален своей архитектурой, внутренним интерьером и, что немаловажно, качеством работ. Здесь много света, есть уютная зона отдыха под открытым небом, что делает его достаточно комфортным.

? Насколько конструктивные решения адаптированы к эксплуатации в условиях зимних Олимпийских игр?

— Ровно настолько, насколько позволяет уже реконструированный аэровокзал в его сегодняшнем виде. И достройка аэровокзала — это только первый этап. Практически заново обновлены все технологическое оборудование, инженерная инфраструктура, значительно повышена противопожарная безопасность здания и безопасность процесса обслуживания пассажиров и багажа. Новые решения интерьеров сделали пребывание в порту удобным и запоминаемым. За этим последуют другие этапы, и можно быть уверенными, что к началу приема гостей Олимпиады будут обеспечены необходимые условия безопасности и комфорта для российских и иностранных авиапассажиров. **Р**

ООО «Авиаинвест»

125080 Москва, Волоколамское шоссе, 3

Тел./факс (495) 937-67-43

Тел.: (499) 158-12-90, 158-81-83

E-mail: avia@avia-invest.ru

www.avia-invest.ru

Справка

ООО «Авиаинвест» (до 2000 года «Ассоциация «Авиаинвест») создано в 1991 году. Основная цель организации — содействие развитию наземной базы гражданской авиации и участие в инвестиционных программах по реконструкции и модернизации аэропортов страны. ООО «Авиаинвест» почти 20 лет занимается проектированием аэропортов и авиационной инфраструктуры. Специалисты компании участвуют своими предпроектными проработками и проектами в развитии аэропортов: Домодедово, Шереметьево, Кольцово (Екатеринбург), Минеральные Воды, Большое Савино (Пермь), Ростов-на-Дону, Чита, Нижнекамск и других

Комплексный подход к строительству

ООО «СпецстройГрупп» — стабильное и динамично развивающееся предприятие, в арсенале которого есть все для проведения ремонтно-строительных работ, — от этапа создания проектно-сметной документации до сдачи объекта в эксплуатацию. В ближайшее время предприятие завершает реализацию нескольких объектов в рамках модернизации международного аэропорта Сочи.



Прокладка трубопровода канализационной трассы международного аэропорта Сочи

Компания осуществляет: проектирование и строительство инженерных коммуникаций, ЦТП, канализации, водопроводов; проектирование и монтаж электрических сетей; строительство зданий и сооружений первого и второго уровней; строительство и ремонт автомобильных дорог; капитальный ремонт зданий и сооружений.

ООО «СпецстройГрупп» без преувеличения можно назвать целым строительным холдингом, поскольку, помимо 25 единиц строительной спецтехники, предприятие имеет производственный цех сварных конструкций, собственное производство полиэтиленовых, водонапорных и газовых труб, собственный железобетонный узел.

Производственный потенциал

ООО «СпецстройГрупп» и его дочерние предприятия имеют лицензии на осуществление всего комплекса работ, связанных со строительством зданий и сооружений в соответствии с государственными стандартами. Дочерние предприятия были созданы с учетом потребностей специализации,

чтобы обеспечить успешную работу строительной компании на каждом технологическом этапе.

В структуру ООО «СпецстройГрупп» входят:

- ООО «СпецстройГрупп» — проектирование и выполнение СМР (Ростов-на-Дону);
- ООО «Спецстрой-Юг» — закупка, доставка строительного и технологического оборудования (Ростов-на-Дону);
- ООО ПКФ «Контраст» — выполнение СМР (Тихорецк, Краснодарский край);
- ООО «Югопластик» — производство полиэтиленовых, водонапорных и газовых труб (Азов, Ростовская область);
- ООО «ЮгБетон» — производство и реализация строительных материалов;
- ООО ПКФ «Контакт» — изготовление металлоконструкций (Аксай, Ростовская область);
- ООО «ВодоКаналСтройРемонт» (Ростов-на-Дону).

Производственная база ООО «СпецстройГрупп» ориентирована на качественное выполнение полного объема

строительных работ в Южном федеральном округе. Предприятие строит и сдает «под ключ» здания, сооружения и дороги (включая подготовительные работы по прокладке инженерных сетей и коммуникаций, благоустройство прилегающих территорий), выполняет работы по изготовлению и монтажу металлоконструкций любой сложности.

За прошедшие десять лет компания приобрела значительный опыт в реализации строительных и девелоперских проектов различной степени сложности. Сформированная структура предприятия позволяет ему эффективно осуществлять как крупномасштабные инвестиционные проекты, так и возводить небольшие строительные проекты в несколько сотен квадратных метров.

Сотрудники компании уверены в том, что будущее отечественной строительной индустрии отнюдь не за типовыми панельными домами, которые преобладают на рынке. Спецстроевцы находятся в поиске новых интересных эксклюзивных проектов, новых форм инвестирования. В результате произошедшей смены приоритетов компания переориентировала свои усилия на строительство монолитных комфортабельных жилых комплексов.

Квалификация специалистов

Основой качества работы фирмы является подбор высококвалифицированных специалистов, которые при работе с заказчиками смогут удовлетворить все их пожелания, учитывая при этом последние разработки в сфере строительных технологий. В штате ООО «СпецстройГрупп» трудятся около 120 человек, у значительной части сотрудников стаж работы на строительном рынке юга России от пяти до 30 лет. На всех стадиях строительства — от момента подготовки стройплощадки до окончания отделочных работ — специалисты отслеживают соблюдение всех технологических норм. Обязательным условием работы предприятия с заказчиками является последующее гарантийное сопровождение объектов.

Надежность ООО «СпецстройГрупп» во многом обеспечивается также высоким профессионализмом партнеров компа-

нии. На протяжении всех лет работы предприятие сотрудничает с авторитетными компаниями строительной индустрии.

Транспорт и оборудование


В парк строительной техники ООО «СпецстройГрупп» входят: грузовые автомобили, самосвалы, автокраны, тракторы, бульдозеры, экскаваторы, самоходные катки. Также в наличии есть оборудование: паркетострогальные и паркетшлифовальные машины, растворонасосы, растворомешалки, электросварочные аппараты, компрессоры, электродрели, электроперфораторы, ручной электроинструмент, газосварочные аппараты, строительные инвентарные леса, нивелиры, теодолиты, дизель-генераторы, аппараты для сварки полиэтиленовых трубопроводов. Наличие собственного парка необходимой строительной техники и оборудования позволяет существенно экономить время и себестоимость строительства, осуществлять полный комплекс сопутствующих услуг — подготовка здания к сносу, демонтаж, сортировка, погрузка и транспортировка строительного мусора.

Сочинские проекты

Особого внимания заслуживает участие «СпецстройГрупп» в работах по модернизации международного сочинского аэропорта. На сегодняшний день специалисты компании завершают благоустройство привокзальной площади Сочи, уже проведены внеплощадочные сети водопровода и канализации, а также прокладка канализационной насосной станции перекачки аэропорта.

На привокзальной площади нового аэровокзального комплекса в соответствии с программой строительства олимпийского объекта производится работа по монтажу оборудования автоматизированной парковочной системы, соответствующей мировым стандартам. Для освещения современной парковочной системы на 6 000 парковочных мест монтируются 24 метровые мачты освещения с мобильными кронами. Территория благоустраивается парковыми газонами, высадкой декоративных деревьев и кустарников, цветников из многолетников, выкладываются новые тротуары. На привокзальной площади появятся новые проезды с твердым покрытием площадью более 2,5 тысячи квадратных метров.

Для обеспечения растущей потребности города в питьевой воде компанией «СпецстройГрупп» возведены городские водопроводные сооружения ВНС второго подъема, а также здание насосной станции с резервуаром 2 000 кубических метров. Станция оборудована четырьмя насосными агрегатами мощностью 400 киловатт каждый и комплектом высоковольтного современного оборудования.

Кроме того, реконструирована канализационная насосная станция, которая включает в себя прокладку более двух километров напорного провода из полиэтилена по городской территории с восстановлением асфальтобетонного покрытия. Спецстроевцы установили три насоса фирмы Grundfoss и сложную систему автоматизации процессов, позволяющую сократить до минимума участие персонала. 



Городские водонапорные сооружения 2-го подъема. Бетонирование основания резервуара на 2 000 кубических метров

Справка

Предприятие, работая по заказам государственных учреждений, частных организаций и физических лиц, построило и реконструировало следующие объекты:

- здания и сооружения Управления ФСБ по Ростовской области (Ростов-на-Дону);
- Московский государственный архив (Москва);
- клуб ООО «Глобекс» (Москва);
- береговая научно-экспедиционная база Мурманского морского биологического института Кольского научного центра Российской академии наук;
- центр коммутации «Билайн», а также сети коммутационных станций (Ростов-на-Дону);
- наружные сети водопровода и канализации и повывисительной ВНС на ТЦ «ИКА» (Аксайский район, Ростовская область);
- детская музыкальная школа им. Римского-Корсакова (Ростов-на-Дону);
- учебный корпус с надстройкой мансардного этажа Института управления бизнеса и права (Ростов-на-Дону);
- жилые дома от 5 до 16 этажей (Ростовская область, Краснодарский край, Саратовская область, Ставропольский край, Волгоградская область);
- спортивный комплекс (Тихорецк);
- железнодорожные станции Черноморского побережья Краснодарского края
- Автотранспортный колледж (Ростов-на-Дону);
- Академический театр драмы им. М. Горького (Ростов-на-Дону);
- Шоу-клуб «Крейзи» (Пятигорск);
- Базы оптово-розничной торговли (Ростов-на-Дону);
- Молодежно-досуговый центр «Сокол» (Зимовниковский район, Ростовская область);
- МУ Центр социального обслуживания граждан пожилого возраста и инвалидов (Зерноградский район, Ростовская область);
- наружные сети водопровода и канализации на Таманской базе СУГВ (Краснодарский край);
- инженерные сети к многофункциональному торговому комплексу «АШАН» (Ростовская область);
- инженерные сети к мкр. «Сармат» (наружные сети и сооружения водоснабжения) (Новочеркасск);
- реставрация недвижимого объекта культурного наследия «Историко-архитектурный комплекс Площадь Ермака» (Новочеркасск);
- дорожные покрытия (Ростов-на-Дону, автодорога М4 «Дон»);
- жилые и учебные корпуса Донского государственного технического университета (Ростов-на-Дону);
- Донской народный банк (Ростов-на-Дону).

ООО «СпецстройГрупп»

344002 г. Ростов-на-Дону,

ул. Красноармейская, 124/56

Тел. (863) 299-46-31

Факс 299-46-29

E-mail: specstroif-ufo@aaanet.ru,

www.stroigrupp.net

Дороги и порты Ленинградской области

Транспортная сеть Ленинградской области хорошо развита благодаря соседству с одним из крупнейших в России транспортных узлов — Санкт-Петербургом, вокруг которого сейчас ведется строительство кольцевой автомобильной дороги. Большое значение для внешних связей играет водный транспорт, активно развиваются морские порты.



Морской порт Усть-Луга

По территории области проходит Критский интермодальный транспортный коридор №9. Основное направление коридора: Финляндия — Санкт-Петербург — Москва — Астрахань — Каспийское море — Иран — страны Персидского залива/Индия. Через Ленинградскую область коридор №9 связан с Прибалтийским коридором №1 Via Hanseatica (Санкт-Петербург — Нарва — Тарту — Рига — Калининград — Гданьск — Любек)

Ленинградская область занимает лидирующее положение в Северо-Западном регионе по плотности и протяженности автомобильных дорог. Более 11% дорог относятся к федеральным. Важнейшие из них: «Россия» (трасса Санкт-Петербург — Москва), трасса Санкт-Петербург — Псков, «Скандинавия». Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования Ленинградской области составляет 11 113 километров, из них федеральных дорог — 1 319 километров.

Дорожная сеть

В настоящее время в регионе, помимо скоростной дороги Москва — Санкт-Петербург, требуется построить и реконструировать более 1,5 тысячи километров дорог, входящих в международные и российские транспортные коридоры и важнейшие автодорожные маршруты. Это дороги, обеспечивающие автотранспортные связи морских портов на побережье Финского залива с опорной сетью дорог; дороги, являющиеся выходными магистралями из Санкт-Петербурга и подключаемые к строящейся кольцевой автомобильной дороге (КАД) вокруг Санкт-Петербурга, а также автодорожные выходы к государственной границе. Общая стоимость реконструкции и строительства составляет более 90 миллиардов рублей.

Также необходимо построить и реконструировать около ста мостов и путепроводов общей протяженностью более 7,4 километра. В их числе мосты на автодороге «Кола» через реки Волхов, Сясь, Пашу и совмещенный автодорожный и железнодорожный мост через реку Свирь в г. Лодейное Поле, общая стоимость реконструкции которых составляет порядка 2,5 миллиарда рублей; мост через Свирь в районе

г. Подпорожья (стоимость строительства — 1,5 миллиарда рублей); мост через реку Волхов в г. Кириши (стоимость строительства — 800 миллионов рублей).

В рамках развития автомобильных дорог, подключаемых к КАД вокруг Санкт-Петербурга, необходимо реконструировать и построить 65 километров территориальных автомобильных дорог на общую сумму около семи миллиардов рублей.

Для создания надежных автотранспортных связей морских портов Усть-Луга, Высоцк и Приморск на побережье Финского залива с федеральной сетью автомобильных дорог необходимо построить и реконструировать 52 километра территориальных автомобильных дорог.

В перспективе для обеспечения автотранспортных связей морского порта «Усть-Луга» с федеральными дорогами Санкт-Петербург — Псков и «Россия» необходимо реконструировать автодорожный маршрут Усть-Луга (МТП «Усть-Луга») — автодорога «Нарва» — Толмачево (автодорога Санкт-Петербург — Псков) — Луга — Новгород (автодорога «Россия»). Общая протяженность маршрута — 140 километров. Стоимость реконструкции составляет три миллиарда рублей.

Развитие портов

Львиную долю в общем количестве инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры международных транспортных коридоров занимают инвестиционные проекты в области развития морского транспорта. Создание в Ленинградской области новых и развитие существующих портовых мощностей служат обеспечению экспортной независимости России.

Порты Ленинградской области играют ключевую роль в обеспечении международных перевозок страны. Сегодня они переваливают около четверти общего грузооборота портов России. В 2009 году стивидорами Приморска, Высоцка, Выборга и Усть-Луги перегружено более 108 миллионов тонн различных грузов.

В настоящее время на территории Ленинградской области реализуется несколько проектов по развитию морских портов. В их числе формирование портового комплекса в районе Приморска, строительство портово-производственного комплекса в Лужской губе и модернизация существующих портовых комплексов в Выборге и Высоцке.

Результатом их осуществления может стать увеличение общего грузооборота портов Ленинградской области к 2015 году до 250—300 миллионов тонн, что выведет регион в лидеры портовых услуг на Балтике и будет способствовать решению важнейшей государственной задачи по переключению грузопотоков с портов сопредельных стран на российские порты. ■

50 лет на «Дороге жизни»

История развития муниципального транспортного предприятия «Грузино» Всеволожского района Ленинградской области насчитывает почти 50 лет. Этот район известен тем, что по нему в годы Великой Отечественной войны проходила «Дорога жизни» блокадного Ленинграда.



Игорь НАСРЕДИНОВ,
директор МТП «Грузино»

Правопреемник автобусной колонны, сегодня на пороге акционирования, продолжает важную миссию — обеспечивает перевозку пассажиров на территории половины Всеволожских муниципальных образований.

Директор МТП «Грузино» Игорь НАСРЕДИНОВ считает, что эта деятельность, традиционно убыточная, может стать экономически эффективной, главное — правильно организовать работу, оптимизировать автобусные рейсы, мотивировать сотрудников. Одним словом, нужно повернуться лицом к пассажирам и коллективу.

? *Игорь Хайридинович, что для этого делается?*

— МТП «Грузино» осуществляет пассажирские перевозки во всей северной части Всеволожского района, обслуживает население шести муниципальных образований: Агалатовское, Токсовское, Девяткино, Мурино, Лесколосовское, Куйзовское. Общая протяженность 12 маршрутов — 390 километров. На каждом задействовано от 2 до 4 автобусов. Работу нашу мы строим таким образом, чтобы удовлетворить потребности в транспортных услугах каждого жителя. Но это не значит, что мы подвозим

прямо к дому. Совместно с местными администрациями, с учетом обращений населения, оптимизируем маршруты. Например, если есть железнодорожная станция, мы стараемся наши автобусы подавать к приходу электрички. Также у нас существует диспетчерская служба, которую возглавляет инженер по эксплуатации Наталья КУЛЕШОВА. Она ежедневно фиксирует поступающие предложения, которые мы в дальнейшем рассматриваем, сопоставляем с нашими возможностями. Кроме этого, идем навстречу предприятиям, находящимся на территории района, — подвозим сотрудников к началу рабочего дня и забираем их после его окончания.

? *Расскажите о техническом и кадровом потенциале предприятия.*

— Предприятие занимает 1,9 гектаров, на которых расположены административные здания, ремонтные, токарные, кузнечные, сварочные мастерские, боксы для стоянки автобусов, диспетчерская служба и служба технического контроля.

В распоряжении МТП «Грузино» техника различного класса — от пассажирских «Газелей» до крупногабаритных автобусов Volvo. Все машины не старше 10 лет. При этом делаем ставку на технику отечественных автопроизводителей, поскольку она более экономична в эксплуатации. Часть автобусов взята в аренду — это позволяет сократить затраты на их содержание. Все машины при выходе и заходе в автопарк проходят технический контроль, что сводит к минимуму поломки в дороге. Каждый автобус оборудован валидаторами для учета проезда граждан, в том числе имеющих социальные льготы. В дальнейшем мы передаем данные о «льготных километрах» в вышестоящую организацию, и нам компенсируют затраты из бюджета. При этом у нас сохранена должность кондуктора, поскольку в нашем районе не так просто устроиться на работу. Всего же в коллективе предприятия 115 человек.

? *Как совершенствуется работа?*

— С октября 2009 года мы начали заниматься вопросом акционирования предприятия. Это позволит самостоятельно и оперативно принимать решения, развивать производство, улучшить менеджмент. Чтобы выйти из долгов, появившихся из-за неэффективного руководства, нам пришлось коренным образом изменить кадровую и финансовую политику, поменять отношение людей к работе. Сегодня все сотрудники понимают, что от качества их услуг зависит эффективность деятельности предприятия.

Сейчас наш собственник — муниципалитет, и любые усовершенствования мы должны согласовывать с администрацией. Например, шиномонтаж колес можно делать на нашей базе, но для этого нужно оборудовать помещение, а значит, поставить его на баланс муниципалитета. Сейчас же приходится возить колеса за 70 километров, чтобы поменять покрышки, что невыгодно и неоперативно. У нас имеется большой ремонтный потенциал, ремонтная зона, есть квалифицированные специалисты. Став акционерным обществом, мы сможем развивать эти виды услуг: открыть автосервис, шиномонтаж, взять на обслуживание автобусы других организаций. Есть в планах и создание кафе — для удобства наших будущих клиентов. Но все это возможно только в рамках акционерного общества.

Если говорить об усовершенствовании технологий, то здесь мы планируем оснастить каждый автобус спутниковой системой ГЛОНАС — для четкого контроля рейсов.

Хочется добавить, что для эффективной работы транспортных предприятий, выполняющих социально значимые перевозки, нужна поддержка администраций муниципалитетов, особенно организационная. **Р**

Ирина СИЛС

МТП «Грузино»

188656 Ленинградская область,
Всеволожский район, пос. Куйвози,
ул. Автоколонная, 8а
Тел. (81370) 51-152
E-mail: gb_gruzino@mail.ru

СМУП «Автотранспортное»: ТОЧНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Сосновоборское СМУП «Автотранспортное» — современное предприятие, в задачи которого входят как перевозки специального назначения, так и развитие городских и пригородных маршрутов на территории нескольких муниципальных образований Ленинградской области.



СМУП «Автотранспортное» образовано в 1991 году, но история предприятия началась гораздо раньше. До начала 1990-х это была автобаза пассажирских перевозок при Северном управлении строительства. В те годы подавляющее большинство находившихся в Сосновом Бору предприятий входили в систему Министерства среднего машиностроения, которое и объединило в единое звено — автобазу — весь пассажирский транспорт подведомственных организаций. Тогда предприятие в основном перевозило трудоспособное население Соснового Бора на работу и с работы, в так называемую промышленную зону. Существовал всего один городской маршрут №5, по которому пассажиров доставляли на железнодорожный вокзал.

В постперестроечные годы строительные организации были вынуждены освободиться от непрофильных активов. По согласованию сторон автобаза была передана в ведение городской власти и стала муниципальным транспортным предприятием. К этому времени Сосновый Бор успел значительно вырасти, появилась необходимость в новых городских маршрутах. В том числе и тех, которые ведут в садоводческие кооперативы. Это еще одна специфическая черта Соснового Бора: в будние дни в промзону, а в выходные на дачи автобусы в одном направлении идут заполненными, а возвращаются фактически пустыми. Это создает работе предприятия дополнительные сложности, поскольку не всегда положительно сказывается на рентабельности.

Автобусы как часы

Несмотря на своеобразные условия, СМУП «Автотранспортное» успешно работает и постоянно развивается. На сосновоборских улицах появляются новые автобусы, открываются новые маршруты — кстати, плотность их в этом небольшом городе выше, чем в соседних районах.

Успешной работе «Автотранспортного» в немалой степени способствует хорошо поставленная договорная работа с другими предприятиями. По-прежнему одной из основных задач СМУП «АТ» является доставка населения на работу и с работы. Как и сорок лет назад, автобусы предприятия перевозят работников атомной станции, Научно-исследовательского института имени Александра, строительных и монтажных организаций. Прибыльная работа по договорам позволяет компенсировать убыточность перевозок на муниципальных маршрутах.

В работе «Автотранспортного» есть и еще одна специфическая черта, и она также сложилась исторически: все автобусы ходят строго по расписанию. Расписание висит на каждой остановке, и автобус проходит через нее в строго определенное время. По сосновоборским автобусам можно сверять часы. Точность — стиль работы «Автотранспортного».

Будущее пассажирских перевозок Соснового Бора

Есть трудности, с которыми сталкиваются сейчас практически все муниципальные автотранспортные предприятия —

это, прежде всего, несовершенство законодательной базы и недобросовестная конкуренция частных компаний. Десять лет назад в Ленинградской области было 21 МАП, а сейчас их осталось всего восемь, в то время как общее количество перевозчиков возросло в восемь раз. Конечно, муниципальным властям сложно контролировать частные перевозки. Пассажирский же транспорт должен быть обязательно под контролем, поскольку речь идет о безопасности многих и многих людей. И дело не только в дисциплине водителей, но и в техническом состоянии транспортных средств, наличии площадок для стоянки и ремонта, современной диагностической станции и многого другого. В крупном муниципальном предприятии все это есть. Каждый год СМУП покупает 5—6 автобусов.

Не забывает руководство предприятия и о социальной сфере. В «Автотранспортном» работают более двухсот человек. С момента образования предприятия здесь действует коллективный договор. Есть свой медпункт, в том числе стоматологический и массажный кабинеты.

По мнению директора СМУП «АТ» Евгения НАГОРНОГО, будущее пассажирских перевозок в Сосновом Бору — именно за муниципальным предприятием. Ведь нужно учитывать еще одну специфическую черту Соснового Бора — на его территории находится немало потенциально опасных объектов, в том числе ядерных реакторов. И имеющийся в городе транспорт должен быть готов к самым неожиданным ситуациям, в том числе к тому, чтобы за короткий промежуток времени можно было вывезти из города население. За сорок лет существования города делать этого не приходилось ни разу — и, будем надеяться, не придется. Однако «Автотранспортное» готово к любому повороту событий, потому что точность и безопасность, которые за несколько десятилетий стали фактически девизом предприятия, необходимы в любой ситуации. ■

СМУП «Автотранспортное»

188540 Ленинградская область, г. Сосновый Бор,
ул. Молодежная, 2а
Тел./факс (81369) 4-83-02
E-mail: atp@sbor.net

Передовые идеи Санкт-Петербурга для транспорта

Организация эффективной работы транспортного комплекса в мегаполисе — важная и непростая задача. О том, как она решается в Санкт-Петербурге, — в интервью председателя городского комитета по транспорту Александра КАДЫРОВА.

? Александр Владимирович, какова роль Санкт-Петербурга в транспортной системе России?

— Санкт-Петербург играет ведущую роль в инновационном развитии транспортного комплекса России. Во многом мы являемся первопроходцами. Так, например, мы активно развиваем идеи организации выделенных полос для общественного транспорта и создания перехватывающих парковок. Опыт их эксплуатации подтвердил, что эти меры эффективны. С их помощью нам удалось частично снять транспортную нагрузку с центра города.

Также, мы активно внедряем такие современные разработки в области транспортной инфраструктуры, как СЭКОП (Система электронного контроля оплаты проезда), ЦУДД (Центр управления дорожным движением) и АСУ ГПТ (Автоматизированная система управления городским пассажирским транспортом), которые только появляются в других городах России.

Нельзя не отметить и такие важные проекты, как скоростной трамвай, который должен связать центр города с аэровокзальным комплексом «Пулково» и «Надземный экспресс», который будет курсировать между периферийными районами Петербурга. Мы надеемся, что уже в ближайшем будущем город реализует эти планы по улучшению транспортной инфраструктуры.

? Что было сделано Комитетом в 2009 году?

— С целью повышения безопасности и улучшения качества пассажирских перевозок мы закупили новый подвижной состав с низким уровнем пола.

Весь год мы работали над подготовкой новой документации конкурса «На право организации пассажирских перевозок в 2011—2015 годах», вели активный диалог с компаниями-перевозчиками, собирали круглые столы с участием депутатов Законодательного Собрания Санкт-Петербурга, специалистов контрольно-надзорных органов, юристов, а также журналистов, как представителей общественного мнения. Все это было сделано для того, чтобы выработать оптимальные условия проведения нового конкурса. Он состоится уже в 2010 году.

На 300 автобусах государственного перевозчика ГУП «Пассажиравтотранс» были установлены стационарные валидаторы Системы электронного контроля оплаты проезда.

Подготовили к запуску первую очередь ЦУДД.

Также, мы запустили в продажу новый комбинированный проездной билет. Его преимущество — в стоимости одной поездки, которая обходится пассажиру дешевле стоимости одноразового билета.

? Какие задачи стоят на ближайшие годы?

— Одна из главных наших задач — сделать так, чтобы общественный транспорт неукоснительно выдерживал расписание. А этого можно достичь благодаря следующим мерам: организации выделенных полос для общественного транспорта; разработке маршрутной сети, ориентированной на потребности граждан; внедрению автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом; созданию ЦУДД. Важно решить проблему с паркингом, особенно в центре города.

У нас есть положительный опыт организации работы пассажирского транспорта на Невском и Лиговском проспектах: там он движется по выделенным полосам, без пробок и по расписанию с минимальным интервалом.

В наших планах поэтапный перевод всего городского наземного транспорта на единый регулируемый тариф.

Будем продолжать обновление подвижного состава городских перевозчиков. Здесь мы отдаем приоритет транспорту большой и особо большой вместимости с низким уровнем пола. А вот от «Газелей» откажемся совсем.

Благодаря ЦУДД станет возможным эффективнее осуществлять оперативное управление трафиком. Центр будет автоматизировано координировать работу по управлению транспортными потоками. Он позволит менять условия движения, чтобы обеспечивать оптимальную пропускную способность, оперативно получать информацию о сложностях на дорогах и информировать о них участников дорожного движения. К центру будут подключены все светофоры и объекты автоматизированной системы управления дорожным движением города, табло и знаки переменной информации для участников дорожного движения.

? Реализация каких планов намечена на 2010 год?

— Помимо проведения конкурса, открытия новых станций метро и перехватывающих парковок мы предполагаем внедрение во всем городском наземном транспорте СЭКОП. Результатом станет более удобная для пассажиров схема оплаты. В отличие от Москвы в Петербурге не будут устанавливаться турникеты на входе в салон. Пассажиру надо будет просто приложить свой электронный билет к одному из валидаторов.

Также, важным проектом является запуск Автоматизированной системы управления городским пассажирским транспортом. Она позволит установить контроль за объемом и качеством перевозок, оперативно реагировать на возникновение внештатных ситуаций, таких как аварии или пробки. В этих случаях будет производится перераспределение подвижного состава таким образом, чтобы задержки транспорта оказались минимальными. **■**



Александр КАДЫРОВ,
председатель комитета
по транспорту
Санкт-Петербурга

Отдельное внимание Комитет уделяет развитию метрополитена. Открытие новых станций должно состояться в установленные сроки. В этом году в строй вступит станция «Обводный канал», а в ближайшие два года — «Адмиралтейская» и продолжение Фрунзенского радиуса станции «Бухарестская» и «Международная»

ЗАО «ВАД»: качество объектов должно быть безупречным



Ремонт Невского проспекта, 2008 год

Закрытое акционерное общество «ВАД» выполняет все виды работ в дорожной отрасли: проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт, содержание автомобильных дорог всех категорий, осуществляет функции генерального подрядчика на крупных строительных объектах.

В структуру ЗАО «ВАД» входят: подразделения центрального офиса; два производственных участка в Санкт-Петербурге; производственный участок в Ленинградской области; строительные управления в Республике Карелия, Вологодской и Калининградской областях; управление по строительству КАД в Санкт-Петербурге; производственно-технический комплекс с филиалами в строительных управлениях и проектное управление.

Изначально в 1994 году компания «ВАД» начинала работу с восстановления городских улиц Северной столицы.

Однако со временем и накопленным опытом организация расширила границы своей деятельности, и от ремонта и реконструкции улиц и автомобильных дорог перешла к их строительству.

Визитная карточка предприятия

На сегодняшний день компания выполняет примерно половину городского заказа по текущему ремонту улиц и проспектов Санкт-Петербурга. Визитной карточкой ЗАО «ВАД» является реконструкция Невского проспекта — от площади Восстания до Дворцового мос-

та (участок более 100 тысяч квадратных метров). Реконструкция была проведена в рекордный срок — всего за девять дней. Дорожное покрытие получило очень высокую оценку, поскольку заказ был реализован в 1998 году, а дорожное покрытие проспекта не нуждалось в ремонте на протяжении многих лет вплоть до 2008 года.

Другими значимыми объектами предприятия являются Приморское шоссе, Ленинский проспект, площадь Восстания, Московский проспект, Исаакиевская площадь и многие другие. К юбилею Кронштадта и Петергофа правительство Санкт-Петербурга доверило именно ЗАО «ВАД» привести в порядок улицы и магистрали этих городов.

Специалистами компании построены скоростные магистрали федерального и регионального масштаба, обеспечившие удобный проезд из Центральной России на Север и от государственной границы к Уралу. В октябре 2009 года было завершено строительство автомобильной дороги Калининград — Зеленоградск с подъездом к международному аэропорту Храброво.

Ежегодно на территории России водителями ремонтируется более 100 километров федеральных и региональных магистралей, строятся сотни километров новых дорог, отвечающих европейскому качеству. Не стал исключением и трудный в экономическом плане 2009 год: дорожники компании «ВАД» в год своего пятнадцатилетнего юбилея продолжали успешно выполнять заказы.



НАГРАДЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

ЗАО «ВАД» — победитель конкурсов:

- «Лучший поставщик продукции по государственному заказу (Санкт-Петербург)» — 2003 год;
- «Лучшая подрядная организация по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автодорог и искусственных сооружений» — 2003 год;
- золотая медаль международного конкурса «Ассоциация содействия промышленности», (Париж) — 2004 год;
- «Строитель СПб и ЛО-2004» в номинации «Компания в сфере дорожного строительства»;
- «Лучшая дорожно-строительная организация Санкт-Петербурга по выполнению городского заказа» — 2005 год;
- «Сделано в СПб-2006» Ассоциации предприятий дорожного комплекса;
- «Строитель года-2006» (Санкт-Петербург);
- «Дороги России-2007» в номинации «Лучшая подрядная организация России по строительству и ремонту автомобильных дорог» (Москва);
- «1000 лучших предприятий и организаций России-2008» и многих других

Деятельность предприятия достойно отмечена федеральными и региональными органами власти, бизнес-сообществом и общественностью. В 2004 году ЗАО «ВАД» признано лучшим дорожно-строительным предприятием России. Компании вручена золотая медаль победителя международного конкурса «Ассоциация содействия промышленности» (Париж, 2004 год). С 2004 года ЗАО «ВАД» бесспорно побеждает в конкурсе «Строитель года» в номинации «Лучшее дорожно-строительное предприятие Санкт-Петербурга».

Разработка и внедрение новых технологий

ЗАО «ВАД» за время своего существования освоило и внедрило в производство целый ряд прогрессивных технологий строительства и ремонта автомобильных дорог, позволяющих значительно улучшить качество дорожно-строительных работ, увеличить долговечность дорожных конструкций и повысить темпы производства работ.

Одной из таких технологий стала энерго- и ресурсосберегающая холодная регенерация асфальтобетонных покрытий и оснований с применением мобильной смесительной установки КМА-200 фирмы Wirtgen (Германия). Такая технология позволила сократить сроки и существенно удешевить ремонт дороги за счет вторичного использования материалов старой дорожной конструкции. Кроме того, отпала необходимость в утилизации отслужившей свой срок дорожной одежды, что позволило улучшить экологическую обстановку.

Специалисты ЗАО «ВАД» являются пионерами не только в России, но и в Европе в области использования технологии укладки перегружателей асфальтобетонной смеси с применением Shuttle Buggy (США). Использование Shuttle Buggy позволяет устранить как температурную, так и гранулометрическую сегрегацию асфальтобетонной смеси, которые возникают в процессе ее перевозки на большие расстояния, а также обеспечить безостановочную работу асфальтоукладчика, что, в первую очередь, сказывается на ровности покрытия. Первым объектом, на котором использовалась Shuttle Buggy, стал Северный проспект в Санкт-Петербурге.

Благодаря этой новой технологии качество покрытия объектов заметно улучшилось, возросла скорость работ и устранилась необходимость в частом привлечении самосвалов.

ЗАО «ВАД» разработало собственные нормы качества, так как в действующей российской нормативной базе отсутствуют измерительные методы и нормы контроля качества устройства щебеночных оснований. Специалисты предприятия определяют его с помощью переносной установки динамического нагружения LFG-SD (Германия).

Предприятие «ВАД» одним из первых в России перешло на выпуск асфальтобетонных смесей из высокопрочного кубовидного щебня узких фракций габброидных пород и улучшенного битума из тяжелых нефтей Ухтинского месторождения.

Высококачественные автомобильные дороги

Разработанная специалистами ЗАО «ВАД» особая методика подбора отряда асфальтовых катков позволяет быстро и с гарантированно высоким качеством уплотнять асфальтобетон даже в неблагоприятных погодных условиях. В компании «ВАД» используют грунтовые вибротрамбовки фирм Hamm и Дунарас, оснащенные системами контроля относительного качества уплотнения грунтов и щебеночных оснований.

ЗАО «ВАД» также гарантирует качественное уплотнение горячих асфальтобетонных смесей в основаниях и покрытиях путем комбинированного использования и правильного подбора современных гладковальцевых вибрационных и статических катков.


Впервые в России при строительстве 14-километрового участка КАД вокруг Петербурга на 8 полос движения от Таллиннского до Пулковского шоссе (Южный участок) была применена особая технология. Ее уникальность заключается в армогрунтовой насыпи шириной 43 метра с вертикальной стенкой 7 метров, что соответствует высоте трехэтажного дома, а протяженность — примерно 1,5 километра. Такая технология позволила избежать сноса большого количества частных владений и промышленных объектов. Строительство участка велось с опережением графика. Движение по участку открылось в 2008 году.



Валерий АБРАМОВ,
генеральный директор ЗАО «ВАД»



Виктор ПЕРЕВАЛОВ,
заместитель генерального директора

В ЗАО «ВАД» разработана, внедрена и поддерживается система менеджмента качества, сертифицированная на соответствие требованиям стандарта МС ИСО 9001:2008. В компании придерживаются обязательного выполнения сроков и качества осуществляемых работ. Благодаря применению современных технологий и высокопроизводительной техники от ведущих мировых компаний, а также высокому профессионализму работников фирмы, ЗАО «ВАД» дает гарантию на свои объекты до семи лет. 

ЗАО «ВАД»

195267 Санкт-Петербург,
Гражданский пр., 122/5, лит. А
Тел. (812) 328-89-80, факс 324-63-81
E-mail: office@zaovad.com
www.zaovad.com

Транспортный комплекс Тамбовской области



Виталий ЧАРЫКОВ,
начальник управления
транспорта и
автомобильных дорог
Тамбовской области

Ремонт автодорог в Тамбовской области производится с устройством поверхностной обработки методом «Сларри-Сил» на битумных эмульсиях ЭКБ-3 местного предприятия ОАО «НИИХимполимер» и «Чип-Сил», применяется щебеночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА) при устройстве верхних слоев покрытия, которое обладает повышенной трещиностойкостью, высокой прочностью, устойчивостью к пластическим деформациям, к старению и образованию колеи. При ремонте мостовых сооружений применяются изоляционные материалы типа «Техноэластопласт» и «Рубетекс-Мост»

Управление транспорта и автомобильных дорог Тамбовской области является исполнительным органом власти и занимается организацией пассажирских перевозок на автомобильном, железнодорожном и воздушном транспорте.

По территории Тамбовской области проходит 612 километров автомобильных дорог, находящихся в федеральной собственности, и 5 509,3 километра автодорог общего пользования. Управлением транспорта и автомобильных дорог Тамбовской области была разработана целевая программа «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Тамбовской области на 2009—2015 годы». Программа успешно реализуется. Общая сумма финансирования дорожного хозяйства за счет бюджетных и внебюджетных средств в 2007—2009 годах составила 5,6 миллиарда рублей.

В результате проведенной работы доля региональных автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности региональных дорог сократилась на десять пунктов и составила 72,8%.

В 2009—2010 годах Тамбовская область участвует в региональном инвестиционном проекте «Первая очередь программы развития АПК Тамбовской области», реализуемом за счет бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации. Данной программой предусмотрено строительство и реконструкция автомобильных дорог и съездов протяженностью 28,95 километра, общей стоимостью 418 221,880 тысячи рублей и строительство железнодорожных путей общей стоимостью 303 540,1 тысячи рублей.

Транспортный комплекс

Немаловажную роль в обеспечении социально-экономического роста региона играет развитие транспортного комплекса. За последние пять лет количество автобусов частных перевозчиков в Тамбовской области возросло и составляет более 90% от общего количества автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки. Из нововведений: на двух автовокзалах в Тамбове внедрена и работает программа автоматизации, позволяющая вести учет отправленных пассажиров по категориям льготников.

В 2009 году в Тамбове начато внедрение комплексной автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками, включающей навигационную систему диспетчерского управления ГЛОНАСС/GPS. Диспетчер может отследить любой автобус и при необходимости скорректировать его движение. В новой системе предусмотрен экстренный вызов милиции при возникновении форс-мажорной ситуации. Эта система будет внедрена на всех пассажирских предприятиях области.

Задача обновления парка решается при совместном участии областного и местных бюджетов. Так, за 2005—2009 годы было приобретено 637 автобусов, более половины из них — за счет собственных средств перевозчиков.

В 2009 году администрация Тамбовской области стала участницей федерального проекта по предоставлению из федерального бюджета субсидий субъектам РФ на закупку автотранспортных средств и коммунальной техники отечественного производства. Благодаря этому автопарк региона пополнился 34 автобусами марки «ПАЗ-42-34» и 14 троллейбусами на общую сумму 105,3 миллиона рублей. 70% этих средств были выделены из федерального бюджета, оставшиеся 30% — из бюджетов муниципальных образований.

Развитие железных дорог

В рамках соглашений администрации Тамбовской области с ОАО «РЖД» идет техническое перевооружение железнодорожной отрасли. В частности, в 2009 году Мичуринским отделением железной дороги в границах Тамбовской области был реконструирован парк «Ч» станции Кочетовка на сумму более 200 миллионов рублей.

Тем не менее экономическая ситуация в стране отразилась и на работе железнодорожного транспорта. В 2009 году грузов было перевезено на 14% больше, чем в 2008-м, но объем пассажирооборота снизился на 6,7% по сравнению с предыдущим годом. Пригородные пассажирские перевозки сегодня являются убыточными, и для их поддержки из средств областного бюджета Юго-Восточной железной дороге было перечислено восемь миллионов рублей.

Воздушное сообщение

В настоящее время разрабатывается областная долгосрочная целевая программа «Развитие авиационных услуг в Тамбовской области на 2010—2013 годы» с объемом финансирования более 300 миллионов рублей. В ее рамках предусматривается реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта Тамбов, перрона, рулежных дорожек, замена светосигнального и радиотехнического оборудования, обновление автопарка.

Модернизация аэропорта Тамбов позволит значительно улучшить качественные и количественные показатели авиaperевозок, расширить маршрутную сеть и в конечном итоге повысить инвестиционную привлекательность области. **П**

Мосавтодор: 70-летний опыт и перспективное управление

Государственное учреждение Московской области «Управление автомобильных дорог Московской области» «Мосавтодор», образованное в 1938 году, является сегодня одним из крупнейших региональных учреждений дорожного хозяйства и обеспечивает бесперебойное функционирование и развитие автотранспортной сети Подмоскovie уже более 70 лет.

Резко возросший в последние годы парк автомобильного транспорта Подмоскovie, значительно увеличившаяся интенсивность движения по автодорогам области поставили перед дорожным комплексом области ряд новых задач по улучшению транспортной ситуации в регионе, требующих незамедлительного решения.

В мае 2009 года в Московской области был создан центральный исполнительный орган государственной власти Московской области специальной компетенции — Главное управление дорожного хозяйства Московской области, которое является главным распорядителем бюджетных средств, направляемых на дорожное хозяйство, в том числе субсидий из федерального бюджета, и государственным заказчиком по всем областным дорожным программам.

Государственное учреждение МО «Мосавтодор» является балансодержателем 14,8 тысячи километров областных дорог, получателем бюджетных средств, отвечает за реализацию программы «Дороги Подмоскovie», производит контроль и приемку выполненных работ.

За период с 2000 по 2009 год Управлением «Мосавтодор» отремонтировано (в том числе модернизировано) более 13 тысяч километров автомобильных дорог, построено и реконструировано свыше 700 километров, введено в эксплуатацию после реконструкции и строительства 144 моста и путепровода общей длиной 8 236 погонных метров. Реализованы такие крупные проекты, как строительство транспортной развязки в г. Сергиев-Посад, включающей открытый транспортный тоннель с путепроводами, транспортная развязка с путепроводами через железнодорожные пути в г. Люберцы, соединившая две части города, разделенные железной дорогой, путепровод в г. Королево у ст. Болшево, путепроводы через железную дорогу в городах Климовск и Подольск, другие крупные объекты.

В 2009 году значительные средства федеральных субсидий были направлены на строительство и реконструкцию дорог, велись работы на 35 объектах, введено в эксплуатацию 67 километров автодорог и семь мостовых переходов и путепроводов. Среди введенных в строй в 2009 году крупных объектов следует отметить транспортную развязку



Строительство транспортной развязки в г. Люберцы

ку на пересечении с железнодорожными путями в г. Подольск и полностью перестроенный наплавной мост через р. Оку в г. Озеры.

В условиях крайнего дефицита финансовых средств, в рамках финансирования областных программ большое внимание уделяется работам по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах общего пользования.

Кадровый потенциал

95% сотрудников аппарата Мосавтодора — работники с высшим специальным образованием, со стажем работы в управлении от 10 до 40 лет. Именно эти люди проводят исследования, внедряют новые технологии, осваивают новую технику, строят дороги даже в самых тяжелых погодных и финансовых условиях. Можно с уверенностью сказать, что именно работники управления — основа его успеха и его главное богатство. Несмотря на значительное снижение объемов в 2009 году по сравнению с 2008 годом, сокращение рабочих мест в дорожных организациях составило в среднем не более 30%, в основном за счет сезонных и временных работников.

Имея большие потребности во всех видах работ (в настоящее время в нормативном состоянии находится около 40% дорожной сети Московской области) и сформированные проекты программ по всем направлениям, Управление «Мосавтодор» испытывает большие трудности с финансированием. Объемы упали в 2009 году более чем в два раза, не лучше складывается ситуация и на 2010 год. Поэтому основная задача 2010 года — это сохранение дорожной отрасли, районных дорожных организаций и их коллективов. ■

В ближайшие годы на территории области планируется реализовать несколько крупных федеральных проектов. В частности, строительство головного участка нового направления автодороги Москва — Санкт-Петербург. Второй проект — северный обход Одинцово. И третий проект — ЦКАД: комплексная реконструкция и строительство новых участков в обход населенных пунктов первого бетонного кольца и частично второго бетонного кольца. Протяженность около 520 километров, расчетные сроки строительства 2011—2015 годы.



Колымские трассы

Магаданская область — один из крупнейших регионов России, запасы полезных ископаемых которого имеют федеральное значение: золото, серебро, нефть, газ. Острой проблемой является транспортное обеспечение потребностей области. Железнодорожное сообщение отсутствует. Автомобильно-дорожная инфраструктура развита слабо и охватывает территорию области неравномерно. Основные направления развития данной сферы — в материале департамента дорожного хозяйства и транспорта администрации Магаданской области.

Положениями транспортной стратегии РФ на период до 2030 года и стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года предусматривается в период с 2016 по 2030 год строительство железнодорожной магистрали Якутск (Нижний Бистях) — Мома — Магадан

Дороги

Общая протяженность автомобильных дорог в регионе составляет 2 472 километра, из них: федеральная автомобильная дорога «Колыма» — 834 километра; региональные и межмуниципальные автомобильные дороги — 1 014 километров; муниципальные автомобильные дороги — 624 километра.

Управление автодорогой «Колыма» осуществляет ФГУ Упрдор «Магадан» под руководством начальника Владимира МАРТЫНЮКА. Региональными и межмуниципальными дорогами с 2005 года управляет департамент дорожного хозяйства и транспорта администрации Магаданской области под руководством начальника Сергея ВОЛОБУЕВА.

Придавая особое значение развитию опорной сети автомобильных дорог, администрация региона утвердила областную целевую программу «Содержание и развитие автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Магаданской области на 2010—2012 годы». Финансирование работ на автодороге «Колыма» осуществляется в рамках реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)».

В 2009 году на содержание автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, а также искусственных дорожных сооружений

направлено 220,7 миллиона рублей. В 2010 году предполагается увеличение средств на эти цели на 5,6%. На содержание трассы «Колыма» в 2009 году выделено 295,6 миллиона рублей, в 2010 году запланировано 293,5 миллиона рублей.

На ремонт областных дорог в 2009 году было использовано 99,7 миллиона рублей, на ремонт и капитальный ремонт федеральной автодороги — 577,2 миллиона рублей. В 2010 году планируется увеличение бюджетных ассигнований до 158,2 миллиона рублей и 1 056,2 миллиона рублей соответственно.

В рамках Федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» в 2009 году введены после реконструкции 40,376 километра автомобильной дороги Палатка — Кулу — Нексикан, в том числе 4 моста общей протяженностью 160 погонных метров. В 2010 году продолжатся работы по реконструкции следующего участка дороги длиной 20,25 километра и начнется строительство четырех мостовых переходов через реки Атас, Буденый, Аян-Юрях, Бабай. Также планируется приступить к первому этапу разработки проектно-сметной документации на сооружение автодороги Колыма — Омсукчан — Омолон — Билибино — Комсомольский — Анадырь — части Северного автотранспортного коридора Усть-Кут — Мирный — Якутск — Магадан — Анадырь.

Строительство данной автомобильной дороги позволит соединить Иркутскую область, Республику Саха (Якутия), Магаданскую область, Чукотский автономный округ и в перспективе Камчатский край и даст возможность привлечь дополнительные объемы грузопотоков для освоения минерально-сырьевой базы регионов Забайкалья и Дальнего Востока. Проектом программы по федеральной автодороге «Колыма» предусмотрено строительство трех мостовых объектов через реки Колыма, Пятилетка, Мякит.

Транспорт

Департамент дорожного хозяйства и транспорта администрации Магаданской области исполняет функции заказчика при организации транспортного обслуживания населения на пригородных и межмуниципальных регулярных маршрутах автомобильным транспортом, а также авиационным в населенные пункты области. В настоящий момент в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 15.12.2007 №872 «О создании и регулировании деятельности федеральных казенных предприятий» в целях сохранения, развития и повышения транспортной доступности населения, увеличения объемов авиационных работ на местных воздушных авиалиниях ведется подготовка документов для создания федерального казенного предприятия «Аэропорты Колымы». **Т**

Группа компаний «Транзит-ДВ»: Энергия побеждает расстояния

В этом году дальневосточный холдинг «Группа «Транзит-ДВ» отметит свое 15-летие. 18 июля 1995 года во Владивостоке была открыта небольшая частная логистическая фирма. После перестройки рухнула и ушла в небытие государственная система Северного завоза, а организацией процесса поставки жизненно важных грузов в северные регионы Дальнего Востока занялся частный бизнес. За прошедшие 15 лет «Группа «Транзит-ДВ» стала ведущим оператором Северного завоза в регионе.



Танкеры у пирса

Компания создала максимально выгодные условия для своих заказчиков, обеспечив весь комплекс операций от закупки товара у производителей до доставки его конечному потребителю в северных портах. Сегодня «Группа «Транзит-ДВ» — это холдинг, который входит в число крупнейших компаний Дальнего Востока.

Группа объединяет 10 компаний: ООО «Северо-Восточное морское пароходство», ООО «Торговый Дом «Транзит-ДВ», ЗАО «Востокбункер», ООО УК «Хасан Сервис ДВ», ООО «Востоктепло», ООО «Магадан-Транзит-ДВ», ООО «Камчатка «Транзит-ДВ», ОАО «Владрыбснаб», благотворительный фонд «Наш Север» — с единым корпоративным центром — управляющей компанией ООО «Группа «Транзит-ДВ».

Крепкие партнерские отношения связывают компанию с крупнейшими дальневосточными портами (порт Ванино, порт Восточный, Петропавловск-Камчатский морской торговый порт) и судоходными компаниями («Дальневосточное морское пароходство», «Сахалинское морское пароходство», ЗАО «Римско» и другими). Компания сотрудничает с крупнейшими

производителями нефтепродуктов «НК «Роснефть», ОАО «Газпромнефть», ОАО «НК «Альянс». С 2007 года Торговый дом «Транзит-ДВ» является дилером угольной компании «Кузбассразрезуголь» на территории Дальнего Востока.

Единый комплекс поставок

Сегодня предприятия холдинга оказывают широкий спектр услуг на рынке переработки и доставки энергоресурсов, бункеровки флота, морских перевозок. Благодаря собственному флоту и морскому нефтеналивному терминалу, представительствам в Москве и городах Дальнего Востока, в холдинге создана уникальная система, позволяющая контролировать путь груза с момента отправки и до момента получения его конечным потребителем.


Это обеспечивает компании победы в тендерах и выполнение обязательств по государственным и муниципальным контрактам. Постоянными заказчиками «Группы «Транзит-ДВ» являются администрации Камчатского края и Магаданской области. С 2009 года к этим регионам прибавился и Чукотский автономный округ.

— Мы не делим перевалку груза и морскую перевозку, а предлагаем единую комплексную логистическую услугу. Она включает в себя организацию отправки груза по железной дороге, прием груза на нефтебазе, хранение и формирование судовой партии, перевалку на морские суда, доставку морским транспортом до пункта назначения. Мы сокращаем расстояния за счет нового подхода к логистике и обеспечиваем надежность доставки. Недаром и слоган наш звучит соответствующим образом: «Энергия

побеждает расстояния!», — говорит генеральный директор Управляющей компании «Группа «Транзит-ДВ» Алексей НОВИКОВ.

Наш Север

Не менее важна для Группы «Транзит-ДВ» и социальная деятельность. Специально для реализации социальных и благотворительных проектов холдинга в его составе создан Благотворительный фонд развития северных территорий «Наш Север». Фонд формирует и реализует программы, направленные на решение наиболее остро стоящих проблем северных территорий, привлекает к ним внимание других меценатов. Действует ряд образовательных проектов. В Магаданской области, например, — по содействию развитию морского образования.

— Мы организовали лицейский класс, который курируют преподаватели Морского государственного университета им. Невельского (г. Владивосток). На Камчатке у нас уже сегодня действует аналогичная программа, но немного другого профиля — при поддержке Института нефти и газа Дальневосточного технического университета мы открыли специализированный класс нефтегазовой направленности, ведь Камчатский край сейчас активно газифицируют. Третий год в Магадане и второй на Камчатке реализуем программу «Отличные знания — твой капитал», предполагающую выплату ежемесячной стипендии учащимся из числа детей с ограниченными возможностями или оставшихся без попечения родителей. Есть и ряд других проектов. Но объединяет их одно — все наши программы долговременные и конкурсные. Живя и работая на территории и развивая ее, мы вкладываем в собственное будущее, — рассказывает директор Фонда «Наш Север» Татьяна ВЯЗОВА. 

ТРАНЗИТ-ДВ
ГРУППА КОМПАНИЙ

ООО УК «Группа «Транзит-ДВ»

690091 г. Владивосток, ул. Уборевича, 13

Тел. (4232) 65-05-55, факс 43-28-28

E-mail: transit@tranzitdv.ru

www.tranzitdv.ru

2009 год стал для «Группы «Транзит-ДВ» годом семизначных цифр: Северо-Восточное морское пароходство перевезло 1 миллион 140 тысяч тонн груза, а морской нефтеналивной терминал компании ЗАО «Востокбункер» перевалил 1 миллион тонн нефтепродуктов. По итогам конкурса «Нефтеналивной терминал - 2009» ЗАО «Востокбункер» заняло первое место в категории «Терминал года мощностью перевалки до 1,5 миллиона тонн

Талисман малого бизнеса



«Талисман малого бизнеса — это трудовой коллектив организации, бережное к нему отношение», — считает генеральный директор ООО «Талисман» Инна ПУЗЫРЕНКО. Но ее сотрудники имеют свое мнение: оберег их фирмы — опытный руководитель, для которого не существует непреодолимых препятствий. Вот уже 12 лет Инна Николаевна возглавляет в Магадане предприятие такси «Талисман».

Секреты успешного долголетия компании «Талисман» — на виду у клиентов.

— На первый взгляд, мы оказываем стандартные услуги на рынке пассажирских перевозок», — говорит Инна ПУЗЫРЕНКО, генеральный директор компании «Талисман». — А именно — индивидуальные и групповые перевозки пассажиров, транспортировку грузов. Но даже не цена наших услуг привлекает постоянных клиентов, а качество обслуживания и вежливость всего коллектива «Талисмана» — от водителей до диспетчеров. Поэтому немало в Магадане организаций, которые сотрудничают

с такси «Талисман» на протяжении шести-восьми лет. И, несомненно, приятно, что у нас есть постоянные клиенты среди тех, кто приезжает в Магадан в командировку — они бронируют такси «Талисман» через сайт. Многие иностранные делегации и телевизионные группы из других регионов бронируют такси исключительно у нас. Такая преданность «Талисману» со стороны пассажиров, конечно же, стимулирует к дальнейшей работе.

Имидж доброго такси

— Я убеждена, каким бы бизнесом не занимался предприниматель, он должен помогать другим. Сильный должен всегда покровительствовать слабому», — считает Инна ПУЗЫРЕНКО, для которой меценатство, как она признается, — это состояние души.

Она первая в Магадане предложила мэрии города создать услуги социального такси, чтобы нуждающиеся горожане, кому сложно пользоваться общественным транспортом, могли

хотя бы раз в месяц рассчитывать на комфортную поездку. В итоге сегодня магаданские инвалиды, пенсионеры и ветераны могут бесплатно доехать до почты, пенсионного фонда или социальных институтов.

За 12 лет «Талисман» реализовал немало социальных программ, помогая бесплатно перевозить инвалидов-колясочников, детей, ветеранов. Пожалуй, не осталось ни одной организации в Магадане, кто не воспользовался бы помощью «Талисмана». На стенах офиса «Талисмана» не осталось свободного места — они увешаны благодарственными письмами от управлений здравоохранения, культуры, образования, школ, всевозможных федераций и обществ.

— Последние два года, во время сезонных вспышек ОРВИ, наши таксисты по взаимодействию с управлением здравоохранения города возят по квартирам магаданцев участковых врачей, — рассказала Инна ПУЗЫРЕНКО.

Женщина в «транспортном цехе»

Сегодня женщина, руководящая бизнесом, — не редкость. Но управление транспортной сферой остается

Такси «Талисман» образовано 1 июня 1998 года. Коллектив предприятия — более 100 человек, включая водителей. Порядка 120 единиц автотранспорта обеспечивает перевозки пассажиров и мелкогабаритных грузов по Магадану и Магаданской области, а также услуги VIP-обслуживания: встречи в аэропорту, сопровождение, экскурсии по городу и региону, поездки на пикники и рыбалку

прерогативой сильного пола. Инна ПУЗЫРЕНКО уже доказала, что женщина в «транспортном цехе» может стать успешным руководителем.

— Лицензию на работу компания получила летом 1998 года, — рассказала Инна ПУЗЫРЕНКО. — Но перед тем как возглавить предприятие, я долго взвешивала «за» и «против». За всю свою трудовую жизнь я не видела ни одной женщины, которая возглавляла бы транспортное предприятие. Везде одни мужчины, а женщины — максимум главные бухгалтера.

На Север Инна ПУЗЫРЕНКО попала более 20 лет назад. Перед этим она успела проработать на «большой земле» бухгалтером-ревизором в Сбербанке. А потом ей пришлось жить в приполярных поселках Чукотки и работать в артелях, горно-обогатительных комбинатах — как раз в то время, когда в стране рождалась кооперация, когда организации превращались в многопрофильные предприятия. Основной работой Инна Николаевна совмещала преподавание в системе ДОСААФ для старшеклассников и рабочей молодежи. А после Чукотки ее ждал Магадан, где Инна Николаевна работала в контрольно-ревизионном управлении Магаданской области и где стала ревизором первой категории. Затем уже в легендарном Магаданском таксопарке, для старых таксистов которого тысяча километров грунтовой колымской трассы — не расстояние, акционеры попросили ее возглавить одно из дочерних предприятий. А впоследствии создать отдельную компанию. Годы успешной работы доказали, что принятое тогда решение оказалось верным — сегодня женщина-руководитель чувствует себя свободно и комфортно на рынке транспортных услуг Магадана.

Коллектив может все

В успешной работе «Талисмана» основная роль отведена трудовому коллективу. Лоцманам магаданских дорог — диспетчерам и таксистам.

С помощью сайта www.taxi-talisman.ru каждый может забронировать такси на любое время. Коллектив «Талисмана» выпускает для своих пассажиров газету анекдотов («Талисман с улыбкой») и регулярно проводит акции, розыгрыши призов и бесплатных поездок. В привлечении клиентов предприятие делает ставку на профессионализме, вежливости водителей и диспетчеров. Каждый пассажир «Талисмана» получает на руки памятку о своих правах и обязанностях

Такси «Талисман» активно развивает договорные отношения с предприятиями Магаданской области и других городов России. Девиз руководства такси в этом направлении — найти и предложить выгодные условия сотрудничества, построить договорные связи с организацией любого региона

«Талисман» оплачивает все: отпускные, больничные, декретные и учебные отпуска. Руководитель компании всячески поддерживает у своих работников стремление получать новое образование. Инна Николаевна сама показывает пример, получив, уже руководя «Талисманом», второе высшее образование в Дальневосточной академии госслужбы, специальность — государственное и муниципальное управление. Также руководитель «Талисмана» усовершенствовала свои навыки управленца, пройдя профессиональную переподготовку в международной академии оценки и консалтинга.

Безопасность — превыше всего

— На первом месте у нас всегда безопасность движения, — рассказывает Инна ПУЗЫРЕНКО. — Требования к профессионализму водителей в «Талисмане» как на государственном предприятии. Я не только поддерживаю, но и инициирую регулярные курсы по безопасности движения, встречи с сотрудниками ГИБДД.

Конкуренция среди компаний такси в Магадане, как и в других городах России, — жесткая. В таких условиях непросто сохранить профессиональный водительский состав. В годы СССР, к примеру, в Магаданском автопарке работали целые династии таксистов.

— Сейчас вернуть преемственность малому бизнесу в сфере транспорта может только государство, — уверена руководитель «Талисмана». — Только дополнительные меры поддержки этой сферы могут сделать доходы водителей пассажирских перевозок



Инна ПУЗЫРЕНКО,
генеральный директор ООО «Талисман»

достойными, чтобы им не пришлось искать подработки (в ущерб своим отпускам), а стабильно трудиться в одной организации. Убедена, что рано или поздно государство поймет, что от достойного внимания к транспортной сфере и ее поддержки напрямую зависит безопасность дорожного движения.

Другая важная работа для Инны ПУЗЫРЕНКО в Магадане — помощь малому бизнесу, в частности, начинающим предпринимателям. Оказывать содействие деловым людям она начала, когда возглавила Торгово-промышленную палату Магаданской области. Стоит отметить, что за вклад в развитие предпринимательской деятельности Инна ПУЗЫРЕНКО была награждена дипломом от президента ТПП Евгения Примакова. В Магадане и в других регионах ее знают как авторитетного менеджера, работающего в частном бизнесе еще со времен начала кооперации в России, а еще — как активного общественного деятеля. Сегодня Инна ПУЗЫРЕНКО в рамках своего предприятия развивает экспертную и оценочную деятельность и признается, что всегда открыта для новых направлений в общественной и деловой работе. **Р**

ООО «Талисман»

685030 Магадан, ул. Кольцевая, 9

Тел.: (413-2) 60-50-60, 60-50-90

Факс 65-70-69

E-mail: boss@taxi-talisman.ru, www.taxi-talisman.ru

Генеральный директор Инна Пузыренко

Тел.: 8-914-851-57-54, 8-924-850-11-00



Полеты государственной важности

Транспортное обеспечение Магаданской области, где слабо развита дорожная инфраструктура, является острой проблемой. Автодорожная сеть охватывает территорию региона неравномерно, и подчас единственным возможным средством связи остается авиационное сообщение. Его обеспечивает Магаданский филиал ОАО НПК «ПАНХ».



Съемочные полеты с выпускным устройством

ОАО НПК «ПАНХ» — одна из ведущих российских авиационных компаний. Более чем за 45 лет деятельности ею накоплен уникальный опыт применения авиации в различных отраслях экономики.

В структуру ОАО НПК «ПАНХ» входят Всероссийский научно-исследовательский институт применения гражданской авиации в народном хозяйстве, Летно-испытательный комплекс, опытный завод «Авиаагротехника», выпускающий технические средства для выполнения авиационных работ, филиал «Магаданский», осуществляющий воздушные перевозки в Северо-Восточном регионе. Кроме этого, ОАО НПК «ПАНХ» является владельцем более 60% акций ЗАО «Магаданский авиаремонтный завод №73 ГА».

Основа эффективных авиационных услуг

История авиапредприятия неразрывно связана с историей развития отечественной отраслевой науки. В 1965 году в составе Всесоюзного научно-исследовательского института сельскохозяйственной

авиации (ВНИИ СХСП ГА) был организован летно-испытательный отряд, который имел всего четыре самолета Ан-2, один самолет Як-12М и вертолет Ми-1. Сегодня он превратился в мощный комплекс, насчитывающий более тридцати летательных аппаратов различного класса и назначения. На авиапредприятии работает более 300 человек. Здесь сложились трудовые династии летчиков, инженеров, руководителей. Ядро коллектива составляют высококвалифицированные специалисты: летчики-испытатели, инженеры-практики по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, инженеры-технологи, инженеры-программисты, инженеры-электронщики, а также научные сотрудники, многие из которых имеют ученые степени докторов и кандидатов наук.

За прошедшее время авиационные услуги, предоставляемые авиакомпанией, доказали свою надежность и эффективность во время выполнения миссий в интересах ООН и нефтегазовых концернов Amoco, Chevron и Eni в Европе, Африке, Средней Азии и в Тихоокеанском регионе, а также при участии в проектах «Голубой поток» и при авиационном обслуживании Каспийского трубопроводного консорциума (КТК).

Сегодня ОАО НПК «ПАНХ» с помощью своих вертолетов тушит лесные пожары как в России, так и за рубежом (на Кипре и в Греции), выполняет полеты в интересах ООН в Судане и Афганистане. Компания обеспечивает авиационное сопровождение строительства олимпийских объектов в Сочи.

Транспортная доступность Магаданской области

В конце 2007 года ОАО «ПАНХ» был открыт филиал «Магаданский». Воздушный парк филиала в Магадане включил

в себя самолеты Ан-2, вертолеты Ми-8Т, Ми-8МТВ.

Филиал располагает собственным зданием аэровокзала, необходимой лабораторной и технической базой, а также ангарами для выполнения технического обслуживания и стоянками для воздушных судов.

Обеспечение транспортной доступности для жителей удаленных населенных пунктов региона к его магистральной сети в условиях отсутствия альтернативной круглогодичной связи рассматривается ОАО НПК «ПАНХ» как важная государственная задача. С этой целью авиакомпания получила одобрение Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) и администрации Магаданской области на организацию таких перевозок в регионе.

Сегодня филиал «Магаданский» осуществляет перевозки пассажиров, грузов и почты по местным авиалиниям, полеты для обеспечения деятельности государственных и коммерческих предприятий, авиационные, строительно-монтажные работы. Выполняет полеты для охраны лесных массивов от пожаров, поисково-спасательные мероприятия. С использованием летательных аппаратов филиала решаются задачи по ликвидации загрязнений нефтепродуктами земной и водной поверхностей, производятся взрывные работы при устранении ледяных заторов. С 1991 года ОАО НПК «ПАНХ» является членом Международной вертолетной ассоциации (НАИ).

В 2007 году авиакомпания успешно прошла сертификацию в области Системы менеджмента качества по международному стандарту ISO 9001:2000.

Кроме этого магаданские летчики обслуживают буровые платформы на шельфе, осуществляют аэрофотосъемочные полеты, а также срочные полеты по выполнению санитарных заданий в отдаленных районах Магаданской области. ■

 **PANH Helicopters**
www.panh.net

Филиал «Магаданский» ОАО НПК «ПАНХ»

685007 г. Магадан,

13-й километр основной трассы

Тел.: (4132) 64-63-98, 64-63-55

Факсы: 64-63-54, 62-04-60

E-mail: panh-sv@mail.ru

С 1991 года ОАО НПК «ПАНХ» является членом Международной вертолетной ассоциации (НАИ). В 2007 году авиакомпания успешно прошла сертификацию в области Системы менеджмента качества по международному стандарту ISO 9001:2000

Мурманский транспортный узел

Значительную роль в экономике Мурманской области играет транспортный комплекс. Это связано с преобладанием отраслей, ориентированных на производство и поставку за пределы региона больших объемов сырья, металлов и рыбопродукции. Регион отличает выгодное географическое положение, наличие транзитных транспортных сообщений и возможность круглогодичной навигации с прямым выходом на международные морские торговые пути. Основные направления развития этой сферы — в материале министерства транспорта и связи Мурманской области.

Основные объекты западного берега

В последнее время большое значение в Мурманской области уделяется реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла». Он, в частности, предусматривает развитие морских и железнодорожных перевозок, логистической и складской инфраструктуры, совершенствование улично-дорожной сети города Мурманска.

Необходимо отметить основные крупные объекты, предусмотренные данным проектом.

На западном берегу Кольского залива намечено строительство угольного и нефтяного терминалов. Здесь ОАО «Кузбассразрезуголь» и Холдинговая компания «Сибирский Деловой Союз», развивая собственные потоки вывоза продукции, планируют возведение комплекса для перевалки угля, генеральных грузов и контейнеров мощностью 20 миллионов тонн.

Инициатором и инвестором еще одного терминала — для перевалки нефти и нефтепродуктов — является компания ЗАО «Синтез Петролеум». Данный комплекс обеспечит перевалку до 35 миллионов тонн нефти в год, из них 25 миллионов тонн предполагается доставлять морем с месторождений арктического шельфа, а 10 миллионов тонн легкой нефти и газового конденсата — по железной дороге с материковых месторождений.

Реконструкция портовой инфраструктуры

В рамках комплексного развития Мурманского транспортного узла на восточном берегу Кольского залива, где в настоящее время расположена портовая инфраструктура Мурманска, предусматривается реконструкция существующего угольного терминала, строительство контейнерного терминала, логистического центра и дистрибуционной зоны.

Инициатором и инвестором реконструкции угольного терминала выступает ОАО «Мурманский морской торговый порт». Цель этого проекта — повышение эксплуатационной эффективнос-



Главный пирс морского вокзала, вид в южном направлении

ти перегрузочного комплекса за счет применения современных технологий перевалки угля.

Строительство контейнерного терминала позволит реализовать потенциал Мурманского транспортного узла как контейнерного порта в условиях роста данного вида грузооборота в Российской Федерации. Проектная мощность этого комплекса будет составлять 1 миллион TEU (двадцатифутового эквивалента).

Логистический центр обеспечит в будущем контроль и регулирование автомобильных и железнодорожных грузопотоков, направленных на Мурманский транспортный узел.

Складская и дистрибуционная зона, связанная с контейнерным терминалом, необходима для удовлетворения потребностей грузовладельцев, перевозчиков и компаний-производителей в специализированной площадке, предоставляющей полный спектр логистических и дистрибуционных услуг.

Для обеспечения работы терминалов на западном берегу Кольского залива будет построена железнодорожная ветка протяженностью 28 километров между новыми железнодорожными станциями Мурмаши-2 и Лавна.

Кроме этого, для переработки планируемого грузопотока предполагаются реконструкция путевого хозяйства станций Мурманского железнодорожного узла и строительство сортировочного парка на станции Выходной. Это позволит увеличить перерабатывающие способности станций, организовать прием и отправку поездов повышенной длины, а также перевести на Выходной со станции Мурманск сортировочную работу с поездами.

Финансирование основных мероприятий проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» предусмотрено в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России», рассчитанной на 2010—2015 годы. **Т**



Михаил КРУЧИНИН,
и.о. министра
транспорта и связи
Мурманской области

8 декабря 2008 года
подписано
распоряжение
Правительства
РФ №1821-р
«О реализации
комплексного
инвестиционного
проекта «Развитие
Мурманского
транспортного узла»

Анатолий ПОТЕМКИН, заместитель главы администрации Новгородской области: «Развивая транспорт, работаем на перспективу региона»



Транспортно-географическое положение Новгородской области, областной центр которой Великий Новгород отметил минувшей осенью 1150-летний юбилей, можно назвать уникальным. Во времена средневековья стоящий на реке Волхов на пути «из варяг в греки» Великий Новгород был крупнейшим на Руси «центром логистики». О современном направлении развития транспортной инфраструктуры края рассказывает заместитель главы администрации Новгородской области Анатолий ПОТЕМКИН.

Значение транспортной системы области

Значение Новгородской области как важной транспортной артерии страны столь же велико и сегодня. Перспективы развития транспортной инфраструктуры в Новгородской области тесно связаны с планами социально-экономического развития региона. Сельское хозяйство, перерабатывающая, лесная, химическая промышленность, жилищное строительство, энергетика, добыча полезных ископаемых, торговля, туризм, — эффективность работы каждой из этих отраслей предполагает наличие развитой системы транспорта.

По территории региона, граничащего с Псковской, Тверской, Ленинградской и Вологодской областями, проходит 9-й транспортный коридор, являющийся частью общеевропейской транспортной системы. По нему пролегают основные автомобильные, железнодорожные, воздушные и водные транспортные магистрали, связывающие область с Санкт-Петербургом, Москвой, западными регионами России, Беларусью, странами Балтии, Евросоюза. Ключевая роль в перевозке грузов принадлежит традиционным видам транспорта: железнодорожному, чья доля в общем объеме перевозок грузов составляет 78%, и автомобильному, занимающему лидирующее положение по объемам перевозки пассажиров.

Возрождение видов транспорта

В условиях интенсивной загрузки железнодорожного транспорта и автомобильных дорог, которые уже не вполне обеспечивают потребности активно развивающейся экономики области, власти региона делают ставку на возрождение водного, как наиболее экономичного, и воздушного, как наиболее оперативного, видов транспорта.

Важные шаги в этом направлении уже сделаны. Вопросы восстановления судоходства на внутренних водных путях Новгородской области обсуждались во время совместного совещания

руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александра ДАВЫДЕНКО и губернатора Новгородской области Сергея МИТИНА в мае 2009 года. Совместно со специалистами Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций разработана Концепция технико-экономического обоснования направления переключения грузопотоков и роста пассажирских перевозок водным транспортом Новгородской области, где главный акцент сделан на увеличение грузопотока и развитие водного туризма.

В настоящее время существует потребность в возрождении и грузоперевозок (леса, сыпучего строительного груза, минеральных удобрений, нефтепродуктов), и пассажирского водного транспорта с привлечением судовых компаний, имеющих специализированный флот с низкой осадкой.

Во время навигации 2009 года в рамках мероприятий празднования 1150-летия Великого Новгорода город впервые принимал туристов, прибывших из Москвы на теплоходе «Николай Славянов». Это стало знаковым событием в развитии водного туризма в регионе: первый пассажирский теплоход, пришедший в город за многие годы.

Возрождение судоходства в Новгородской области предполагает подготовку квалифицированных кадров. Первой ступенью профессионального обучения вот уже более 40 лет является Детский морской центр «Клуб юных моряков» в Великом Новгороде, в котором, начиная с 1967 года, прошли подготовку свыше 7 тысяч ребят. В этом году юные новгородцы получили возможность продолжить свое образование в Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций по целевому направлению. Решением Ученого совета университета при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации в Великом Новгороде создано представительство вуза, в дальнейшем планируется создание на его базе филиала.

Социально значимым видом транспорта на территории Новгородской области должен стать и воздушный транспорт, возрождение которого сделает регион еще более привлекательным как для туристов, так и для инвесторов. Предполагается, что новые воздушные ворота Великого Новгорода откроются на базе бывшего военного аэродрома Кречевицы, где в преддверии юбилея города выполнены работы по удлинению взлетно-посадочной полосы и установке свето-сигнального оборудования. Намечено строительство аэровокзального комплекса, проектно-сметная документация в настоящее время проходит государственную экспертизу. **Т**

Власти Новгородской области делают ставку на возрождение водного, как наиболее экономичного, и воздушного, как наиболее оперативного, видов транспорта

Инфраструктурные проекты Новосибирской области

В силу особенностей территориального положения и исторического развития Новосибирская область выполняет функцию крупнейшего транспортного, распределительного и транзитного узла на территории Сибири.

Новосибирск находится в центре нехарактерного для восточной части страны по плотности заселения региона, где на территории с радиусом 600—650 километров проживает 12—14 миллионов человек. Транспортный комплекс является одной из отраслей специализации экономики области, его доля в валовом региональном продукте составляет 12,1% (общероссийский показатель — 7,6%).

Развитие транспортной инфраструктуры важно не только для обеспечения потребностей экономики самой области, но и для реализации ее транзитного, логистического потенциала, обеспечения межрегиональных связей.

В настоящее время в стадии разработки и реализации находятся несколько значимых инфраструктурных проектов.

Новосибирский хаб

Комплексный проект развития Новосибирского авиационного транспортного узла (хаба) на базе аэропорта Толмачево реализуется на основе соглашения между администрацией области, ОАО «Аэропорт Толмачево» и стратегическим инвестором.

В процессе развития аэропорта Толмачево удалось создать существенный резерв его пропускной способности. Проведена модернизация и расширение аэровокзала внутренних авиалиний, введена первая очередь грузового интермодального терминала, построена гостиница. В 2009 году завершены работы по расширению аэровокзала международных авиалиний и строительно-монтажные работы на второй взлетно-посадочной полосе аэропорта Толмачево. В полную эксплуатацию она будет введена в первой половине 2010 года.

Логистические центры

В Новосибирской области сформировалась потребность в комплексе современных транспортно-логистических центров. Основной задачей областные власти считают необходимость концентрации крупных транспортно-логистических центров в пригородной зоне Новосибирска, на входах-выходах в город в районе крупных автодорожных и железнодорожных магистралей.

С участием инвесторов формируются три крупные транспортно-логистические зоны: Западная, Восточная и Южная.

В соответствии с приоритетами развития области в настоящий момент начинает реализовываться проект создания Промышленно-логистического парка (ПЛП) площадью две тысячи гектаров на территории, прилегающей к аэропорту, в Западной транспортно-логистической зоне. Парк вынесен



Аэропорт Толмачево

за пределы города, в то же время расстояние до центра Новосибирска — 15—20 километров. Рядом проходят федеральная автодорога М-51 «Байкал» и железнодорожная «Транссиб». На территории ПЛП будут размещены складские и терминальные комплексы, промышленное производство. Проект реализуется на основе механизмов государственно-частного партнерства. В 2009 году завершено создание логистического комплекса компании «ПНК — Толмачево» в зоне ПЛП. В феврале 2009 года компания «Мегалоджикс-Новосибирск» ввела логистический парк в районе улицы Петухова. Общая площадь парка — 18 гектаров, складов класса «А» — 100,5 тысячи квадратных метров. В октябре 2009 года введена вторая очередь логистического комплекса компании «Терминал Сибирь» (Новосибирский филиал финской компании ItellaNLC) — складской высокомеханизированный комплекс на десять тысяч квадратных метров.

Компания «Евросиб-Терминал-Новосибирск» продолжает развитие логистического центра и контейнерного терминала в Восточной транспортно-логистической зоне. В настоящее время Евросиб-Терминал-Новосибирск приступает к началу строительства второй очереди логистического центра, предусматривающей развитие складского комплекса и строительство второй контейнерной площадки.

Дальнейшее комплексное развитие транспортной системы администрация Новосибирской области считает одним из важнейших направлений развития экономики, фактором повышения инвестиционной привлекательности региона. Развитие транспортного сообщения, обеспечивающего выход на наиболее привлекательные внутренние и зарубежные рынки, рассматривается как большое преимущество при размещении промышленных предприятий и транспортно-логистических центров. ■

С участием инвесторов формируются три крупные транспортно-логистические зоны в пригороде Новосибирска



Транспортно-логистическая компания

Байт-Транзит-Континент



Железнодорожные грузоперевозки

Доставка любых партий груза от одного пакета до вагонных поставок скоростным движением по Транссибирской магистрали от Москвы до Владивостока

Автомобильные грузоперевозки

Доставка любых грузов по России; международные перевозки в страны Средней Азии и Европы; доставка грузов под таможенным контролем по Сибири; экспедиторские услуги, страхование и охрана груза

Таможенные, морские, авиа грузоперевозки

Комплексное обслуживание клиентов включающее в себя таможенное оформление, консультирование, помощь в подготовке документов

Контейнерные грузоперевозки

Прием и отправка контейнеров по Новосибирску и Сибирскому региону с доставкой до склада клиента. Экспортно-импортные перевозки из/в Юго-Восточную Азию, Европу, Америку и др.

Услуги грузового терминала

Собственный многофункциональный транспортный терминал включающий в себя таможенный склад временного хранения и склад временного хранения — прием, отправка, хранение грузов



**Бережное отношение
к грузу — это бережное
отношение к собственной
репутации**

www.sibtrans.ru

Телефоны в Новосибирске:

(383) 201-08-70, 201-08-71, 201-08-72

Двойная задача Оренбуржья

Развитие транспортного комплекса Оренбургской области сегодня направлено на сохранение существующей сети дорог, ее планомерную модернизацию, а также на сокращение количества трасс с грунтовым покрытием и обеспечение сельских населенных пунктов круглогодичной связью.



Основные программы

В Оренбуржье 42% населения проживают в сельской местности. Агропромышленный комплекс области дает четверть валового продукта. Строительство и обустройство сельских дорог находится под особым вниманием региональных властей.

Так, разработана областная целевая программа «Обеспечение подъезда к населенным пунктам Оренбургской области по автомобильным дорогам с твердым покрытием (2010—2020 годы)». В ее рамках, начиная с 2010 года, предусмотрено освоить 10,2 миллиарда рублей, выполнить работы по строительству и реконструкции 736 километров трасс с твердым покрытием и соединить 203 населенных пункта.

Долгосрочные целевые программы стали настоящим фундаментом развития отрасли, их финансирование находится под постоянным контролем. Они определяют приоритетные направления финансирования расходов дорожного хозяйства исходя из социально-экономических задач развития области.

Основная дорожная сеть области была построена в 1960—1970 годы в соответствии с действующими на тот период строительными нормами под нагрузку 6—10 тонн на ось. С учетом этих факторов и исходя из тридцатилетней продолжительности жизненного цикла дорог их прочностные характеристики не соответствуют сегодняшним требованиям экономики. С увеличением числа большегрузного транспорта возникает необходимость проведения модернизации автодорог и доведение их прочностных характеристик до современных требований.

Все это нашло отражение в утвержденной областной целевой программе «Развитие сети автомобильных дорог Оренбургской области на 2010—2015 годы», рассчитанной на шесть лет с общим объемом финансирования 11,6 миллиарда рублей.

Программа позволит соединить отдаленные села области, крупные сельхозпредприятия с районными центрами по дорогам с усовершенствованным типом покрытия.

Строительство объектов в рамках программы решит двойную задачу. Во-первых, улучшится транспортное сообщение внутри региона и со-

кратится путь транзитного транспорта в соседние территории. Во-вторых, будет дан дополнительный толчок как развитию агропромышленного комплекса, так и всей экономики области.

Приоритетные объекты строительства

Один из самых значимых инфраструктурных объектов Оренбургской области — строительство обхода города Орска с мостом через реку Урал на автодороге Оренбург — Орск — Шильда — граница Челябинской области. Данный объект состоит из строительства трех очередей и капитального ремонта 1 участка. Сметная стоимость всего проекта 3 296,9 миллиона рублей (26 километров автодороги и 1 118 погонных метров искусственных сооружений). В 2008 году введена в эксплуатацию I очередь (14,1 километра), в октябре 2009 года открыто движение по II очереди (7 километров). На данной дороге устроено 2 путепровода общей длиной 192 погонных метра.

Также ведется реконструкция автомобильной дороги Илек — Ташла — Соболево в Первомайском районе, имеющей большое значение как для Оренбуржья, так и для соседних регионов страны и ближнего зарубежья. Трасса проходит по приграничной территории с Республикой Казахстан. Существующее гравийное покрытие на участке протяженностью 72 километра становится практически непроезжим в период осенне-весенней распутицы и небезопасным в зимнее время. Завершение реконструкции автодороги позволит соединить три районных центра между собой и сократит расстояние до Оренбурга на 90 километров, обеспечив кратчайший путь транзитного транспорта из Самарской области и Татарстана в Казахстан и Среднюю Азию. Областная целевая программа «Развитие сети автомобильных дорог Оренбургской области на 2010—2015 годы» предусматривает до 2014 года полностью завершить реконструкцию участка с гравийным покрытием.

Кроме того, в рамках ОЦП планируется провести реконструкцию автомобильной дороги Оренбург — Соль-Илецк — Акбулак — граница Республики Казахстан со строительством путепровода через железную дорогу.

Завершить ранее начатое и затем отложенное, строительство автомобильной дороги Ясный — Адамовка протяженностью 19,1 километра, тем самым соединить дорогой с твердым покрытием Ясненский, Светлинский, Домбаровский районы с Адамовским и Кваркенским, а также Казахстаном. В планах — работы по строительству, реконструкции и капитальному ремонту и на других объектах дорожного хозяйства области. ■

Протяженность автомобильных дорог общего пользования Оренбургской области составляет 13 617 километров, из них региональных — 12 795 километров, на которых расположено 662 моста и путепровода. Из общей протяженности дорог 44% имеют асфальтобетонное покрытие, региональных — 40%

Транспортный комплекс Пермского края

Все направления развития транспортного комплекса Пермского края формирует и реализует региональное министерство градостроительства и развития инфраструктуры. Его главная задача — снижение транспортных затрат населения за счет формирования конкурентной среды и снятия инфраструктурных ограничений.



Губернатор Пермского края Олег ЧИРКУНОВ, президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН и начальник СВЖД Владимир СУПРУН приняли участие в торжественном вводе в эксплуатацию железной дороги Яйва—Соликамск

Итоги 2009 года

Среди реализованных министерством мероприятий в 2009 году можно выделить следующие. **В сфере автомобильного транспорта:** отменено государственное тарифное регулирование стоимости проезда на междугородных автобусных маршрутах, соединяющих центры муниципальных образований края с развитой конкуренцией в перевозочной деятельности. Упрощен порядок выхода на региональный рынок автомобильных пассажирских перевозок для частных предприятий.

В сфере водного транспорта: отменено государственное тарифное регулирование стоимости проезда на перевозки населения края водным транспортом, установлен предельный индекс роста тарифов. Осуществлен переход на конкурсный отбор перевозчиков для организации пассажирских перевозок внутренним водным транспортом. По итогам конкурса, согласно заключенным контрактам, проведена навигация на четырех водных линиях. В рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» выполнены работы по реконструкции Пермского и Чайковского шлюзов на сумму 208,631 миллиона рублей.

В сфере воздушного транспорта: создано сплошное радиосвязное поле для управления воздушным движением на высотах ниже нижнего эшелона в Пермском крае за счет установки пяти автоматических радиомаяков. По контракту разработаны рекомендации по снижению уровня авиационного шума и его влияния на здоровье населения, проживающего в районе аэродрома

Пермь (Большое Савино). В рамках соглашения приобретено и установлено аэропортовое оборудование в аэропорту Большое Савино на сумму 19,992 миллиона рублей.

В сфере железнодорожного транспорта: закончено строительство 53-километрового железнодорожного обхода места техногенной аварии Березниковского промышленного узла Яйва — Соликамск в однопутном исполнении. Это крупнейший проект, реализованный ОАО «РЖД» за последние 26 лет. Железная дорога Яйва—Соликамск построена за два года в обход всех выработок Верхнекамского месторождения калийных и магниевых солей. Данный объект возведен на 10 месяцев раньше запланированного срока.

В конце декабря 2009 года по обходу было открыто движение для грузовых поездов, а с середины января 2010 года по новой ветке пошли и пассажирские поезда №№603 и 604 сообщением Свердловск — Березники. Также между Березниками и Соликамском ежедневно будут курсировать три пары пригородных поездов.

Общая стоимость объекта оценивается в 13,1 миллиарда рублей. В этом году объем инвестиций в проект составил 8,2 миллиарда рублей, из которых 6 миллиардов рублей выделены из федерального бюджета и 2,2 миллиарда рублей — средства ОАО «РЖД».

На втором этапе — в 2010 году — произойдет примыкание станции Березники к новой ветке и дальнейшее развитие линейных станций. Также в будущем линия Яйва — Соликамск станет частью масштабного проекта «Белкомур», который соединит Пермь, Сыктывкар и Архангельск. Этот проект уже вошел в стратегию развития ОАО «РЖД».

Планы на 2010 год

В 2010 году в сфере автомобильного транспорта министерством запланировано отменить государственное тарифное регулирование стоимости проезда на 100% междугородных автобусных маршрутов, соединяющих центры муниципальных образований края.

В сфере водного транспорта — усовершенствовать проведение конкурсных процедур по отбору перевозчиков для организации пассажирских перевозок внутренним водным транспортом на территории края.

В сфере воздушного транспорта будут реализованы рекомендации по снижению уровня авиационного шума на здоровье населения, проживающего в районе аэродрома Пермь (Большое Савино). **Т**

Справка

Территорию Пермского края пересекают две железнодорожные магистрали, имеющие трансконтинентальное значение: Москва — Ярославль — Киров — Пермь — Екатеринбург — Тюмень — Омск — Владивосток и Москва — Казань — Екатеринбург — Курган — Омск.

По территории края проходит федеральная автодорога Казань — Пермь — Екатеринбург. В настоящее время регион имеет автодорожные выходы в соседние Удмуртию (три), Башкортостан (один) и Свердловскую область (один).

Протекающая по территории края река Кама является важным звеном единой глубоководной системы Европейской части России, в свою очередь связанной с водными путями европейских стран. Таким образом, в Пермском крае находятся четыре самых восточных речных порта Европы: ОАО «Порт Пермь», ОАО «Порт Левшино», Чайковский речной порт, АО «Порт Березники». Из Прикамья можно осуществлять перевозку грузов в порты Балтийского, Белого, Черного, Азовского и Каспийского морей, речные порты Большого Европейского кольца.

Жизненно важная отрасль Приморского края

Приветственное слово Игоря ХРУЩЕВА, директора департамента промышленности и транспорта Приморского края, к участникам XV юбилейной выставки «ТрансРоссия-2010».

Комплексное развитие транспорта и логистики во всех проявлениях является основой конкурентоспособности экономики не только Приморского края, Дальневосточного региона нашей страны, но и всего Азиатско-Тихоокеанского региона.

Транспорт Приморского края является жизненно важной отраслью, обеспечивающей достойные условия жизнедеятельности населения края, и призван служить инструментом достижения социальных, экономических, геополитических и других целей региона.

6 150 предприятий транспортной отрасли осуществляют свою деятельность на территории Приморского края. Численность работающих в отрасли составляет 69 600 человек, или 12% занятого населения в Приморском крае. Постоянно повышается уровень заработной платы работников транспорта: так, средний рост заработной платы за последние годы составляет 20,5% ежегодно. Налоговые поступления от предприятий транспортной отрасли в краевой бюджет составляют 20% от общего объема всех поступлений.

Значительная составляющая транспортной отрасли — порты. В крае их восемь. Несмотря на сложную ситуацию в экономике страны и в мире в целом, почти во всех портах края идут реконструкции, специализации, модернизации. Одним словом, идет их развитие. Обновляется технологическое оборудование, подвижной состав автомобильного и железнодорожного транспорта, приобретаются новые воздушные суда, открываются новые маршруты движения, повышается экологическая безопасность, улучшается качество сервиса, появляются новые транспортные услуги. Многие судоходные компании края смогли устоять перед вызовами кризиса и сохранить флот, постепенно наращивая объемы перевозок. Крупные судоходные предприятия выполняют свои долгосрочные программы развития.

Устойчивое развитие транспорта является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и оказания услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, в конечном счете ведущих к улучшению условий и повышению уровня жизни населения.

Должен подчеркнуть, что взаимодействие и партнерство в области транспорта является одним из наших национальных приоритетов, сформулированных Президентом России и реализуемых нашим транспортным сообществом.

Не только конкуренция, но и международное сотрудничество, определяющее контуры транспортного взаимодействия, позволяют увидеть перспективу формирования региональной транспортной инфраструктуры и сосредоточить усилия на ряде конкретных проектов, включая национальные.

В настоящее время в крае интенсивно реализуется ряд инфраструктурных проектов в области транспорта: расширение разъезда Хмыловский Дальневосточной железной дороги и строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Кузнецово, Находка — Хмыловский; реконструкция аэропорта г. Владивостока; реконструкция морского фасада г. Владивостока, включая портовые сооружения и портовую инфраструктуру; развитие сети автомобильных дорог, строительство мостового перехода через бухту Золотой Рог и строительство моста на о. Русский, связывающего г. Владивосток с островом; а также комплексные проекты развития транспортных узлов, отдельных терминалов и портов; создание транспортно-логистических комплексов.

Так, в конце декабря 2009 года введена в эксплуатацию первая очередь специализированного морского нефтеналивного порта «Козьмино», являющегося конечной точкой нефтепровода ВСТО, соединяющего шесть регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Торжественный запуск первой очереди трубопроводной системы осуществил Председатель Правительства РФ Владимир ПУТИН. Премьер отметил не просто колоссальную важность события, а подчеркнул, что, «Восточная Сибирь — Тихий океан» — это стратегический проект, который позволяет выйти на новые рынки Азиатско-Тихоокеанского региона.

Растущие потребности экономики опережают рост наших транспортных возможностей. Изменение данной ситуации потребует от нас таких достижений, которые могли бы обеспечить развитие транспорта на новом, инновационном уровне.

Мы будем благодарны всем: и российским представителям отрасли, и нашим иностранным гостям — за перспективные предложения и практическое участие в развитии российской транспортной системы на Дальнем Востоке.

Поздравляю всех участников с началом XV юбилейной выставки «ТрансРоссия-2010» и желаю успешной плодотворной работы. **Т**



Игорь ХРУЩЕВ,
директор департамента
промышленности
и транспорта
Приморского края

28 декабря первые
100 тысяч тонн нефти,
транспортируемые по
нефтепроводу ВСТО,
были отгружены в
танкер «Московский
университет»



Фото и информация по порту «Козьмино» предоставлены
пресс-службой ООО «Спецморнефтепорт Козьмино»

Уссурийские мостостроители

«Тихоокеанская мостостроительная компания» построила практически все крупные мосты и транспортные развязки Приморского края. Сегодня предприятие имеет репутацию одной из самых авторитетных компаний в регионе.



Строительство моста через бухту Золотой Рог во Владивостоке

Свою историю ТМК ведет с мостопоезда, который в 1960-е годы строил различные объекты на Урале и в Сибири. В 1962-м предприятие «перебросили» на Дальний Восток — в Уссурийск. После ряда реорганизаций с 2005 года предприятие функционирует как ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания».

Главный офис компании находится в Уссурийске, но объекты, которые возводит ТМК, расположены по всему краю. ТМК построила практически все крупные мосты Приморья, а также самые современные эстакады и развязки во Владивостоке. Кроме того, компания строит автодороги, электроподстанции и другие объекты.

В настоящее время она входит в сотню наиболее крупных налогоплательщиков Приморского края. В 2009 году компания выполнила работы на более чем пять миллиардов рублей. Это почти на 40% больше, чем в рекордном 2008 году, когда мостостроители более чем в 2,5 раза улучшили достижения предыдущего периода.

В мае прошлого года генеральный директор ЗАО «ТМК» Виктор ГРЕБНЕВ

стал победителем краевой бизнес-премии в номинации «Менеджер года-2008», а сама компания вошла в четверку ведущих компаний Приморья. Лучших эксперты определяли по реальным производственным и финансовым показателям, учитывая также социальную ориентированность бизнеса.

Уникальное строительство

Главная стройка компании сегодня — мост через бухту Золотой Рог во Владивостоке, третий в России вантовый мост, уникальный и по длине вантового пролета, и по высоте пилонов, и по их необычной форме. Это одна из крупнейших в крае строек. Закончить строительство и запустить движение по мосту намечено в октябре 2011 года.

Сумма контракта на строительство моста с администрацией Приморского края составила 17,9 миллиарда рублей. Примерно 65–70% объема всего строймонтажа северной части проекта ложится на ТМК.

— Еще на стадии подготовки к тендеру ТМК серьезно занялась техническим оснащением предприятия и профессиональной подготовкой сотрудников, — рассказы-

вает первый заместитель генерального директора по производству ЗАО «ТМК» Владимир МЕЩЕРЯКОВ. — Закупалась самая современная техника, специалисты прошли стажировку у мировых лидеров мостостроения, осваивались самые эффективные зарубежные и российские технологии и материалы.

Руководитель компании Виктор ГРЕБНЕВ хорошо знает различные аспекты мостового строительства, но на столь больших высотах раньше не работал. Чтобы знать все до мелочей, он побывал на многих строящихся и уже возведенных мостах в разных концах мира. Поднимался на Инчхонский мост в Республике Корея, где высота пилона почти такая же, как и у моста через бухту Золотой Рог — 220 метров. Был во Вьетнаме на Ханойском мосту, где высота пилона 180 метров, и на других подобных сооружениях.

Немаловажно, что компании удалось сохранить все старинные дома, соседствующие с мощным строительством и представляющие историческую ценность. Для этого приходилось менять технологии бурения, приглашать профессионалов в области взрывных работ и практически в круглосуточном режиме контролировать происходящее на стройке. Удалось даже найти взаимопонимание с жильцами попадающих под снос домов.

Еще одно достижение ТМК в реализации данного проекта — досрочное сооружение тоннеля, который является первой очередью мостового комплекса: за пять месяцев были выполнены работы, на которые по проекту было отведено почти два года — за счет сотрудничества с субподрядчиками, перераспределения кадрового потенциала, организации работы вахтовым способом.

Интернациональная конструкция

Ванты, монтаж которых начнется осенью 2010 года, изготовит французская компания Freyssinet International et Compagnie. Опалубка используется немецкая. Бетон изготавливается на собственных заводах компании, два из которых смонтировали прямо на площадке. Один из них — итальянский, другой — южнокорейский. Металло-

5,1 миллиарда рублей составил в 2009 году объем выполненных ТМК работ. План на 2010 год — более 19 миллиардов рублей

конструкции, цемент и добавки для самоуплотнения бетона — российские. Металл для пролетов моста поставляют из Кургана, конструкции основного пролета изготовят на Находкинском судоремонтном заводе и на построенных там же баржах доставят к месту монтажа.

Для ростверков пилонов (это две основные опоры, на которых будет смонтирована вантовая конструкция и главный пролет моста), куда будет передаваться основная нагрузка, специалистами Санкт-Петербургской компании «Центр материалов и добавок» была разработана рецептура специального самоуплотняющегося бетона и технический регламент производства работ. Ученые предложили использовать особую добавку и микронаполнитель, которые ими же были произведены и доставлены во Владивосток. Интересно, что впервые в мировом мостостроении такой объем самоуплотняющегося бетона был непрерывно уложен в тело ростверков.

Высокотехнологичная компания

Уже несколько лет специалисты ТМК планомерно и последовательно осваивают все самые последние новинки в области дорожного и мостового строительства, которые в других странах завоевали доверие профессионалов и широко используются, а на российском рынке делают лишь первые шаги.

По словам Виктора ГРЕБНЕВА, компания использует все лучшие наработки, имеющиеся на мировом рынке. Только так можно сегодня строить быстро, эффективно и качественно. Кроме того, ТМК участвует в разработке российских ноу-хау, выполняя в реальности то, что изобрели, просчитали и уложили в формулы и чертежи отечественные проектировщики.

В дорожном строительстве уссурийские специалисты теперь активно применяют геосинтетические материалы нового поколения. Кроме того, при строительстве и реконструкции дорог на искусственных сооружениях используют габионные конструкции и матрацы Рено. Для исключения процессов эрозии ТМК

применяет различные георешетки, такие как Fortrak. Другой материал, который позволяет прекрасно укреплять слабые грунты приморских дорог, — Stablenka различных марок. Это очень прочная белоснежная ткань, изготовленная из высокомолекулярного полиэстера, что позволяет выдерживать большие растягивающие нагрузки. Также в числе новых технологий, освоенных ТМК, — устройство на проезжей части мостов сталефибробетонного покрытия.

Сегодня иностранные и отечественные поставщики техники и материалов напрямую выходят на ТМК с интересными предложениями — в отрасли у нее репутация высокотехнологичной современной компании.

Другие объекты

В 2009 году ТМК завершила нулевой цикл на очистных сооружениях Владивостока. Также в прошедшем году на строительстве дороги Раздольное — Хасан в районе перевала у с. Безверхово силами ТМК были проложены и сданы в эксплуатацию 12 километров автодороги. На этой трассе компания ежегодно реконструирует и вводит в строй более десяти километров дорожного полотна.

В январе текущего года специалисты ТМК начали работы на автодороге Поселок Новый — Де-Фриз — Седанка — бухта Патрокл, которая подходит к мосту на остров Русский. Сейчас дорожники монтируют трубы и готовят земляное полотно на третьем и четвертом участке. Также ТМК построит и низководный мост протяженностью более четырех километров с полуострова Де-Фриз до железнодорожной станции Седанка. Он пройдет над Амурским заливом и станет элементом дублирующей автодороги от аэропорта до Владивостока. Окончание работ запланировано на август 2011 года. С вводом его и 24-километровой дороги разгрузится основная выездная магистраль столицы Приморья, станет меньше пробок, а во время саммита АТЭС-2012 гости смогут за 20 минут добраться до острова Русский.

Кроме того, специалистами ТМК в Уссурийске построены цех железобе-



Виктор ГРЕБНЕВ,
генеральный директор ЗАО «ТМК»

тонных конструкций и второе здание офиса компании. Также возводится жилой дом для сотрудников, которых сегодня в компании насчитывается уже более 1 500 человек (хотя еще три года назад было 600). Рост численности вызван увеличением объемов работ, и он, судя по всему, продолжится, ведь пакет заказов обеспечивает ТМК загрузкой на ближайшие три года.

Большинство специалистов высшего и среднего звена — выпускники Хабаровского государственного технического университета. Слесарей, электриков и других рабочих ТМК готовит в училищах Уссурийска и других городах края. Компания платит будущим сотрудникам стипендии, принимает их на практику, финансирует переподготовку и повышение квалификации, помогает оплатить обучение детей сотрудников, причем не только по профильным специальностям. При среднем возрасте работающих 35—37 лет здесь уже немало трудовых династий.

Высокий профессионализм сотрудников, большинство из которых начинало свою деятельность еще в Уссурийском мостоотряде, планомерное изучение и внедрение современных технологий и неизменное качество работы позволили ТМК стать одной из ведущих и наиболее авторитетных строительных организаций Дальнего Востока. **Р**

Уникальность моста через бухту Золотой Рог и в длине вантового пролета — 737 метров (общая его длина — почти 1 388 метров), высоте пилонов — 226 метров — и их необычной форме. Мост будет «висеть» на двух буквах «V», как бы напоминая своими очертаниями смысл названия города — «Vlady Vostokom»

**ЗАО «Тихоокеанская
мостостроительная компания»**

692510 г. Уссурийск, ул. Попова, 32а
Тел./факсы (42-34) 26-41-12, 35-39-00
E-mail: zaotmk@zaotmk.ru

Потенциал Саратовской области



Иван ПАНКОВ,
министр транспорта
и дорожного хозяйства
Саратовской области

По своему географическому положению Саратовская область обладает потенциалом для перспективного развития мощной транспортной системы. О том, как он используется, — в материале министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

Железнодорожные и автомобильные дороги связывают область с центром России, Уралом, Сибирью, Кавказом, Средней Азией. Водный путь соединяет Саратов с Москвой, Западным Уралом, Прибалтикой, Черным и Белым морями. По территории Саратовской области проходят два международных транспортных коридора: «Север — Юг», «Запад — Восток» («Трансиб»). Пересекаясь на территории области, они образуют мультимодальный транспортный узел. В состав транспортного комплекса региона входят инфраструктурные объекты железнодорожного и автомобильного транспорта, внутренние водные магистрали, объекты гражданской авиации и транспортные терминалы.

Грузовые и пассажирские перевозки

Транспортный комплекс Саратовской области в настоящее время представляют более 500 организаций, относящихся к различным видам транспорта и формам собственности, специализирующихся на выполнении определенных видов перевозок и других транспортных услуг.

Перевозки пассажиров на городских, пригородных и междумunicipальных автобусных маршрутах осуществляют 2 414 транспортных операторов различных форм собственности. Автобусным сообщением с областным центром охвачены все муниципальные районы. Протяженность автобусной маршрутной сети составляет 39 337,5 километра. Перевозка пассажиров городским электрическим транспортом области осуществляется МУПП «Саратовгорэлектротранс», МУП «Балаковозэлектротранс», МУП «Энгельсэлектротранс».

Одной из основных отраслей всей транспортной системы региона является железнодорожный транспорт. На него приходится порядка 97% общего грузооборота, а также около 43% пассажирооборота. Перевозка пассажиров и грузов на территории области осуществляется Саратовским отделением Приволжской железной дороги и Ртищевским отделением Юго-Восточной железной дороги — филиалами ОАО «РЖД». Железнодорожным сообщением охвачены 33 муниципальных районов области.

Транспортное обслуживание населения воздушным транспортом осуществляется ОАО «Саратовские авиалинии», эксплуатирующим 10 собственных воздушных судов. Компания выполняет авиационные пассажирские

перевозки по России и за ее пределы (Москва, Пенза, Санкт-Петербург, Сочи, Ереван, Ганновер, Франкфурт), а также чартерные рейсы (Ош, Карши, Нукус, Душанбе, Варна, Анталия).

На водном бассейне области работают 142 перевозчика, на балансе которых находится 361 судно. 19 предприятий имеют лицензии на перевозку грузов, пассажиров и погрузо-разгрузочные работы. На территории Саратовской области функционируют три крупных порта в городах, расположенных на берегу Волги: Балаково, Энгельс, Саратов.

Основные проблемы транспортного комплекса

На сегодняшний день состояние транспортной инфраструктуры области не соответствует существующим и перспективным грузо- и пассажиропотокам на всех видах транспорта. Доступность и качество предоставляемых услуг не удовлетворяют всем потребностям населения региона. Развитие дорожной сети существенно отстает от темпов автомобилизации. Износ основных фондов транспортного комплекса превышает 70%, а их обновление осуществляется недостаточными темпами. Не до конца используется и транзитный потенциал территории.

Решению этих проблем отдается приоритетное значение. В целях определения на региональном уровне основных направлений повышения эффективности транспортной системы, создания транспортных условий для обеспечения инновационного развития Саратовской области, а также улучшения качества и расширения доступности транспортного обслуживания жителей разработана Концепция развития транспортного комплекса области на 2009—2025 годы. На ее основе разработана и принята долгосрочная областная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Саратовской области на 2010—2015 годы».

В программу включены следующие перспективные проекты:

- строительство нового аэропорта в Саратове;
- строительство западного обходного железнодорожного пути Саратовского транспортного узла на участке Татищево — Ивановский;
- создание транспортного пересадочного узла в г. Саратове с обустройством прилегающих территорий;
- строительство нового железнодорожного мостового перехода через реку Волгу в районе поселка Увек. ■

Транспортная сеть Саратовской области включает 709 километров внутренних судоходных путей и 2 297 километров железнодорожных. Протяженность автомобильных дорог — 29,419 тысячи километров

Транспортные проекты Республики Саха (Якутия)

Главная задача министерства транспорта, связи и информатизации Республики Саха (Якутия) — повышение транспортной доступности с формированием круглогодичных наземных транспортных путей. Основным направлением деятельности в 2009 году стало продолжение строительства железной дороги Беркакит — Томмот — Якутск.

Одним из значимых событий в сфере транспорта Республики Саха (Якутия) стало проведенное 3 июля рабочее совещание по проблемам транспорта в регионе, в котором принял участие министр регионального развития Российской Федерации Виктор БАСАРГИН. В ходе совещания были намечены приоритетные задачи. Основные проблемные вопросы, требующие решения на федеральном уровне, нашли отражение в протоколе, подписанном по его результатам.

На III Международной выставке «Транспорт России-2009», проходившей в ноябре 2009 года в Москве, была широко представлена транспортная отрасль Якутии. Особое внимание специалистов и посетителей выставки привлекал макет будущего железнодорожного и автомобильного моста через реку Лена, который свяжет берега в районе Табагинского мыса и соединит столицу республики с главными транспортными магистралями страны, ликвидировав сезонные разрывы на время ледохода и ледостава.

Железные дороги

В настоящее время реализуется программа технического перевооружения парка локомотивов ОАО «АК «Железные дороги Якутии». Модернизировано пять тепловозных секций: произведена замена дизельных двигателей на более экономичные.

Продолжается строительство пускового комплекса Томмот — Якутск (Нижний Бестях) железной дороги Беркакит — Томмот — Якутск. За год уложено 180,4 километра железнодорожной линии, отсыпано 113 километров земляного полотна под железную дорогу и девять километров притрассовой автодороги. Построено 22 моста, уложено 74 километра оптико-волоконной линии связи. Всего за 2009 год в рамках проекта было выполнено работ на семь миллиардов рублей.

Кроме того продолжается строительство подъездного железнодорожного пути к Эльгинскому каменноугольному месторождению за счет средств ОАО «Мечел».

Автомобильные дороги

В 2009 году дорожниками региона было завершено два объекта: мостовой переход через реку Эльга на федеральной автодороге «Колыма» и автодорога местного значения Намцы — Булуус.

Ведется реконструкция участков федеральной автодороги «Лена», масштабное строительство автодорог «Алдан» и «Кобяй», ремонтные работы на участке Зырянка — Угольное автодороги «Арктика».

Произошли позитивные изменения в сфере пассажирских перевозок: в рамках федеральной программы обновления автотранспортных средств республика закупила 55 автобусов, которые будут работать в 22 улусах.

Возобновлена деятельность Автотранспортного союза Республики Саха (Якутия). Проведен I Республиканский съезд работников автомобильного транспорта. В связи с 200-летием образования транспортного ведомства и 80-летием создания Управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта проведен республиканский форум работников дорожного хозяйства и автомобильного транспорта.

Авиация

В 2009 году в регионе была запущена программа льготных авиаперевозок в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, которой воспользовались более 25 тысяч жителей республики. Республиканские авиакомпании продолжили работу по расширению географии полетов: ОАО «АК «Якутия» открыло новые магистральные направления по девяти маршрутам на Дальнем Востоке и в Краснодарском крае, ГУП «АК «Полярные авиалинии» возобновило рейсы из Нерюнгри в Хабаровск, Иркутск и Олекминск. Внедрена система продаж авиабилетов через Интернет. Во всех аэропортах республики установлена система оформления и регистрации пассажиров с электронным билетом.

Обновляется парк воздушных судов: авиакомпания «Якутия» приобрела четыре новых самолета: два Boeing-757-200, Boeing-737-700 Next Generation, Ан-140-100. Заключено соглашение по приобретению двух единиц нового российского регионального самолета «Сухой Суперджет-100».

В Якутске начато строительство нового аэровокзала пропускной способностью до 900 пассажиров в час. Сдать в эксплуатацию этот объект планируется в 2012 году.

Водный транспорт

Основной объем топлива и жизненно важных грузов для северных районов перевозится речным транспортом в короткий навигационный период, доля которого в грузообороте республики составляет около 60%. Протяженность водных путей в республике составляет 21 800 километров. Объемы перевозок грузов и грузооборот речного транспорта в 2009 году составили 2 954,4 тысячи тонн и 2 071,3 миллиона тоннокилометров. ■



Владимир ЧЛЕНОВ,
министр транспорта,
связи и информатиза-
ции Республики Саха
(Якутия)

Важным событием 2009 года стало заключение соглашения о сотрудничестве между Республикой Саха (Якутия) и ОАО «Транснефть», в соответствии с которым налоговые поступления от строительства нефтепровода ВСТО будут направлены на строительство и ремонт автомобильных дорог в Олекминском и Ленском улусах

Автозимники Якутии нуждаются в особом внимании

Оперативное управление содержанием и ремонтом автодорожной сети Якутии осуществляет Государственное учреждение «Управление по эксплуатации автомобильных дорог Республики Саха (Якутия)».

ГУ «Управдор РС (Я)», созданное в 2002 году в структуре республиканского министерства транспорта, связи и информатизации, осуществляет функции государственного заказчика по ремонту и содержанию территориальных автомобильных дорог, а также является их балансодержателем.

Основная задача управления — реализация единой экономической, научно-технической, инновационной, инвестиционной политики в области дорожного хозяйства, направленной на удовлетворение потребностей всех категорий пользователей автодорог.

В управлении трудится 41 человек, 35 из которых — инженерно-технические работники. Большинство сотрудников имеют высшее и среднее специальное образование.

В структуру ГУ наряду с другими отделами входит технический отдел, занимающийся организацией, контролем и приемкой работ по внедрению новых технологий, проверкой технической документации. Отдел эксплуатации осуществляет контроль качества выполнения работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог. Работники отдела взаимодействуют с подрядными организациями, регулярно выезжают на дороги для приемки выполненных работ.

В борьбе со стихией

Большую часть региональной дорожной сети составляют автозимники, их протяженность — 7 707,25 километра.



Это сезонные дороги, проложенные по руслам рек, озер, замерзшим болотистым местам. От безопасного проезда по ним зависит обеспечение жизнедеятельности отдаленных районов республики, доступ к приискам, где добываются полезные ископаемые: алмазы, золото, полиметаллы.

В зимнее время проверка состояния автозимников требует от работников ГУ «Управдор РС (Я)» большой энергии и жизненных сил. Не редки здесь стихийные природные явления: снегопады, метели, ливневые дожди, весенний паводок, ежегодно размывающий десятки километров дорог, иногда и разрушающий искусственные сооружения. Для содержания таких дорог необходимы и серьезные финансовые средства, специальная техника.

Финансирование работ по устройству и содержанию зимних автомобильных дорог необходимо предусматривать в федеральном бюджете, ведь основные перевозки по ним имеют федеральное значение. И отраслевые дорожные стандарты здесь должны быть особыми. К примеру, по ледовой переправе, в целях повышения безопасности, запрещена перевозка пассажиров — они должны проходить эти участки пешком.

Именно поэтому специалисты управления участвуют в разработке, с учетом специфики работ на Крайнем Севере, отраслевых дорожных норм, а также региональных норм денежных затрат на содержание и ремонт территориальных автодорог.

Новые технологии для Крайнего Севера

Без внедрения новых технологий (в том числе информационных), современных материалов совершенствование дорожной сети невозможно. Ежегодно ГУ «Управдор РС (Я)» разрабатывает планы работ по внедрению новшеств. Так, совместно с ОАО «ТрансДор-Проект» и ОАО «Дороги Хангалас» в 2006 году впервые с помощью новой



Анатолий ВЕТОШКИН,
генеральный директор ГУ «Управление по эксплуатации автомобильных дорог Республики Саха (Якутия)»

технологии проведен ямочный ремонт асфальтобетонных покрытий. Работы выполнены с применением холодных асфальтобетонных смесей на автодороге «Умнас» при температуре -20°C. Наблюдение за участком в течение трех лет показало хорошее качество покрытия. Использование этой технологии в условиях Центральной Якутии позволяет значительно расширить сезон выполнения ямочного ремонта, упростить производство работ. Кроме этого, ГУ «Управдор РС (Я)» и ООО «Ремсдор» в 2008 году освоили применение битумных эмульсий. В 2009 году начата работа по внедрению стабилизатора грунта, органоминеральных смесей ANT и полимерной добавки «NicoFloK».

Повысить эффективность управления эксплуатацией дорог призвана и внедряемая ГУ «Управдор РС (Я)» автоматизированная база дорожных данных. Уже подготовлены электронные паспорта на региональные дороги и автозимники (70% от региональной дорожной сети). До конца 2010 года должна быть внедрена система ГЛОНАСС. **Р**

ГУ «Управление по эксплуатации автомобильных дорог Республики Саха (Якутия)»

677002 г. Якутск, ул. Автодорожная, 10/2

Тел. (4112) 35-75-77, факс 35-82-16

E-mail: uprdor@sakha.ru, www.yador.ru

Традиции полярной авиации



Авиакомпания «Полярные авиалинии», созданная на базе Батагайского, Чоккурдахского, Тиксинского и Колымо-Индибирского авиапредприятий и национальной авиакомпании «Саха Авиа», стала своего рода правопреемником прославленной полярной авиации.

География полетов «Полярных авиалиний» охватывает 80% территории Якутии: это 20 арктических улусов, включающих около ста населенных пунктов, в том числе и самые отдаленные, куда добраться можно только воздушным транспортом.

Авиакомпания осуществляет пассажирские и грузовые перевозки. Парк воздушных судов состоит из самолетов Ан-24, Ан-26-100, Л-410, Ан-2 и Ан-3Т, вертолетов Ми-8Т и Ми-8МТВ.

В настоящее время основные направления работы авиакомпании — социально значимые пассажирские перевозки, доставка продуктов в северные улусы, срочная медицинская помощь, доставка почты, ликвидация последствий чрезвычайных ситуаций, а также обслуживание полярных станций и научных экспедиций.

Социальная ответственность

Одной из важнейших задач руководство «Полярных авиалиний» считает обеспечение доступности воздушного транспорта для населения республики, выполнение дотационных рейсов по госконтракту (в этом году их количество увеличено на 8,6%). Авиакомпания прилагает максимум усилий, чтобы обеспечить регулярность рейсов, а также доступность своих услуг для жителей территорий, не охваченных госконтрактом.

Собственным решением удается сдерживать рост тарифов на рейсы, а по некоторым направлениям билеты продаются ниже себестоимости. Также разработана гибкая система скидок и льгот для пассажиров и грузоотправителей.

Возможность дальнейшего расширения географии полетов в большой степени зависит от инициативы администраций и населения улусов. В целом же компания продолжает наращивать объем социально значимых перевозок в улусах республики.

Производственный потенциал

Авиакомпания имеет четыре филиала: Нюрбинский, Тиксинский, Батагайский и Зырянский, а также Маганский производственный комплекс. В каждом филиале базируются воздушные суда, ведется круглосуточное дежурство по санзаданиям и поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов. Существует и свое агентство воздушных сообщений с разветвленной сетью авиакасс по всему Якутску, где продаются билеты на все направления местных и российских линий.

В авиакомпании работают высококвалифицированные пилоты, инженеры и прочий персонал, обеспечивающий высокое качество обслуживания техники и безопасность полетов в тяжелых северных условиях. Более двухсот работников авиакомпании имеют различные почетные звания и награды. Свой опыт они передают новичкам.

В прошедшем году «Полярным авиалиниям» удалось увеличить производственные показатели, нарастить объем услуг, а также расширить географию полетов: были открыты новые маршруты на Нерюнгри, Иркутск, Хабаровск. Важнейшим событием в жизни авиакомпании стал выход на международные линии: летом 2009 года вертолеты

«Полярных авиалиний» работали на тушении пожаров в Турции по пятилетнему договору.

Кроме того, был выполнен большой объем работ по заказам постоянных партнеров авиакомпании: ОАО «Аэропорт «Братск» и ООО «Северная группа» (по проекту строительства нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан»), ОАО «Якутгазпром», ОАО «Якутскэнерго», ГУП «ЖКХ РС (Я)», ОАО «Алмазы Анабара», ЗАО «Инский».

Авиакомпания сотрудничает с такими крупнейшими российскими предприятиями, как ОАО «Сургутнефтегаз», ОАО «Полус золото» и Южно-Верхоянская горнодобывающая компания. Вертолеты Полярных авиалиний обслуживают Талаканское нефтегазовое, Кючусское и Неждановское золоторазрабатываемые месторождения.

Планы и перспективы

В ближайшем будущем «Полярные авиалинии» будут продолжать расширение географии направлений, привлечение новых заказчиков. Планируется увеличить парк воздушных судов за счет самолетов Л-410, которые начнут выполнять регулярные рейсы из аэропорта Витим в Ленск, Киренск, Мирный. Они также позволят обеспечить бесперебойное выполнение полетов по заявкам Центра медицины катастроф и регулярность рейсов из аэропорта Маган в Хандыгу, Алдан, Верхневилуйск, Оймякон, Солнечный.

Благодаря четкой государственной политике поддержки авиации, грамотным действиям руководства и всего коллектива авиакомпании удалось не только преодолеть негативные последствия экономического кризиса, но и занять одно из лидирующих мест на авиационном рынке республики. Об этом свидетельствуют как растущие производственные показатели, так и возрастающее доверие к компании со стороны потребителей авиационных услуг. **Р**

ГУП «АК «Полярные авиалинии»

677014 г. Якутск, ул. Жуковского, 5

Тел.: (4112) 44-31-28, 44-32-27

Факсы: 44-33-14, 44-33-39

E-mail: palair@yakutia.ru

www.polarair.ru

Дорожные приоритеты в условиях Крайнего Севера

Мирнинское управление автомобильных дорог (МУАД) ведет свою историю с 15 ноября 1960 года, когда была организована дорожно-эксплуатационная контора треста «Якуталмаз». Предприятие прошло несколько этапов преобразования и, наконец, в 2008 году стало отдельным структурным подразделением акционерной компании «АЛРОСА».



Александр КИРСАНОВ, начальник Мирнинского управления автомобильных дорог



Александр МЕНЬШОВ, главный инженер Мирнинского управления автомобильных дорог

Первоначальной задачей Мирнинского управления автомобильных дорог было обеспечение проезда для транспортировки материально-технических ресурсов на строительные площадки объектов алмазодобывающей промышленности.

Специалисты МУАД также обеспечивали проезд из сельских населенных пунктов Вилюйской группы районов в г. Мирный. В 1963 году методом «народной стройки» началось строительство автомобильной дороги п. Сунтар — г. Мирный.

Этапы развития МУАД

Для своевременной доставки грузов на площадки строительства объектов алмазодобывающей промышленности в январе 1975 года руководством Мирнинского горкома КПСС и объединения «Якуталмаз» было принято решение о пробивке автомобильного зимника Мирный — Усть-Кут протяженностью 1 200 километров.

9 февраля 1975 года механизированная колонна начала работу, 24 марта она вышла к п. Марково и соединилась с автомобильной колонной. Совместная автоколонна пришла в г. Мирный 1 мая 1975 года.

В связи с открытием в Анабарском районе Республики Саха (Якутия) алмазных месторождений возникла необходимость пробивки автомобильного зимника Удачный — Юрюнг-Хая протяженностью 1 050 километров. Работы по изысканию трассы были проведены в течение 1979—1980 годов. В 1981 году по пробитому автозимнику прошла первая колонна автомашин, были доставлены строительные материалы для возведения будущего поселка Анабар.

В 1981 году принят в эксплуатацию участок автомобильной дороги от п. Новый до с. Крестях протяженностью 106 километров. В октябре 1982 года, в районе с. Аллага, соединились участки строящихся автодорог и открыто сквозное движение из с. Сунтар в г. Мирный.

Нельзя недооценивать и вклад специалистов МУАД в восстановление г. Ленска после весеннего паводка 2001 года. Таких наводнений в городе не было более 100 лет.

Ленск оказался полностью затопленным, а часть районов города смыта паводковой водой.

Правительством России было принято решение о проведении восстановительных работ в г. Ленске. При этом

для предотвращения подобных случаев в будущем началось строительство ограждающей дамбы. Мирнинское управление автомобильных дорог выполнило эти работы за 9 месяцев при плановой продолжительности проекта в 41 месяц.

Всего за 2001—2002 годы при восстановлении Ленска и отсыпке ограждающей дамбы управление выполнило 2,3 миллиона кубических метров земляных работ на общую сумму более 290 миллионов рублей.

За время существования Мирнинского управления автомобильных дорог предприятием руководили ответственные и уважаемые люди: Анатолий КОРСЮК (1960—1970), Николай ЧИРКОВ (1970—1977), Роберт КРАШНОШТАНОВ (1977—1982), Иван ДЕМЬЯНОВ (1982—1984), Петр ГАЛАЕВ (1984—2002), Александр КИРСАНОВ (с 2002 года по сегодняшний день).

География работ

Мирнинским управлением автомобильных дорог выполняются работы по содержанию, ремонту, в том числе капитальному, реконструкции и строительству автомобильных дорог.

В настоящее время МУАД осуществляет ремонт и содержание круглогодичных автодорог и зимников общей протяженностью 4 561 километра (круглогодичных дорог — 1 127 километров, зимников — 3 434 километра). Управление работает на территории пяти районов Республики Саха (Якутия) и двух районов Иркутской области, осуществляя содержание и ремонт круглогодичных дорог: Ленск — 138 км протяженностью 138 километров; «Анабар» (участок 217 км — 748 км протяженностью 531 километр); «Вилюй» (участок 1 049 км — 1 311 км протяженностью 262 километра) и местных автодорог общей протяженностью 196 километров. Также осуществляется пробивка и содержание зимних автодорог: Таас-Юрях — Верхнемарково протяженностью 820 километров; Удачный — Юрюнг-Хая протяженностью 1 050 километров; автозимников Нюрбинского ГОКа протяженностью 665 километров и ряда других.

В состав МУАД входят восемь дорожных участков и восемь автопунктов. Кроме того, у предприятия есть девять пикетов, расположенных на автомобильных зимниках. Трудовой потенциал управления составляет порядка 600 человек, все они профессионалы своего дела.

Финансирование работ осуществляется из четырех основных источников: ФГУ Упрдор «Вилуй», ГУ «Управтодор» Республики Саха (Якутия), АК «АЛРОСА», муниципальные образования.

Автомобильные зимники

Сегодня первоочередной задачей Мирнинского управления автомобильных дорог является создание условий автоперевозок для АК «АЛРОСА», значительная часть которых приходится на автомобильные зимники. Строительство зимников осуществляется в два этапа.

— На первом этапе работает легкая колонна в составе гусеничного бульдозера-болотохода и танкетка. Задача легкой колонны — очистка от снега трассы автозимника для лучшего промерзания. Второй этап работ начинается через одну-две недели. Работы выполняет тяжелая колонна, в том числе колесные бульдозеры на базе К-700. Тяжелая колонна осуществляет планировку автозимника и забивает колею снегом. Таким образом, в качестве строительного материала для зимников выступает... снег, — рассказывает Александр МЕНЬШОВ, главный инженер МУАД.

На транковой связи

На предприятии активно внедряются инновационные технологии. Автомобильная и дорожная техника оснащена корпоративной системой транковой связи (56 единиц) и системой связи ГЛОНАСС (69 единиц). Данные технологии позволяют осуществлять мониторинг работы машин и механизмов в режиме реального времени, в том числе контролировать расход топлива. В случае выхода техники из зоны действия связи информация о работе пакетировается и передается сразу после возвращения в зону действия за весь период времени. Кроме того, указанные системы обеспечивают связь с машинистами дорожной техники и водителями, что повышает оперативность при оказании помощи в случае отказов техники или ДТП.



Автомобильная зимняя дорога к п. Накын

Для контроля расхода топлива еще на 49 единицах техники установлены датчики контроля FMS. Информация с указанных датчиков считывается в момент пересечения шлагбаума базы дорожной механизации.

Для обеспечения работы асфальтобетонного завода смонтирована установка по выплавке битума производства омской фирмы «Номбус». Данная установка позволяет выплавлять 40 тонн битума за 12—16 часов (в зависимости от температуры воздуха). При этом битум поставляется в оборотных контейнерах, вмещающих 8 тонн.

На предприятии активно проводится работа по опытному использованию водонефтяной эмульсии, которая выделяется при добыче алмазной руды в подземном руднике «Интернациональный». Данная эмульсия используется как в качестве частичного замещения битума при выпуске холодного асфальтобетона, так и в качестве топлива для форсунок сушильного барабана АБЗ.

Перспективные планы

При формировании долгосрочных программ Мирнинское управление автомобильных дорог АК «АЛРОСА» ориентируется на работу по двум основным направлениям. Первое, традиционное, — ра-

бота на объектах Акционерной Компании «АЛРОСА». Данное направление подразумевает содержание автомобильных дорог и автозимников, строительство автодорог и производство земляных работ для структурных подразделений компании.

Второе направление связано с развитием федеральной автомобильной дороги «Вилуй». В 2009 году предприятие выиграло аукцион на содержание автодороги «Вилуй» (два участка: 262 километра круглогодочной дороги и 820 километров автозимника) на период с 2010 по 2012 год. Наряду с работой по содержанию и ремонту Мирнинское управление автодорог планирует свое участие в аукционах на строительство и реконструкцию автомобильной дороги «Вилуй». Начало работ — 2011 год.

В планах МУАД есть реализация и других проектов на 2010—2013 годы. А это значит, что папка заказов предприятия не пустует, и дело за качественной работой, с которой коллектив управления, без сомнения, успешно справится. **Р**

ЗАО АК «АЛРОСА»

Мирнинское управление автомобильных дорог
678170 Республика Саха (Якутия),
г. Мирный, ул. Звездная, 6.
Тел.: (41136) 4-69-10, 9-05-51
E-mail: adm_muad@alrosa-mir.ru

ООО ПКАП «Дельта К»: надежность доказана

Вот уже 18 лет ООО Производственно-коммерческое авиационное предприятие «Дельта К» осуществляет грузовые и пассажирские перевозки для народного хозяйства Республики Саха (Якутия).



Иван Григорьевич ШАПОВАЛ, генеральный директор ООО ПКАП «Дельта К»

ООО ПКАП «Дельта К» было основано 15 апреля 1992 года. Тогда в штате числились девять человек, а технопарк насчитывал четыре арендованных вертолета Ми-8, четыре арендованных самолета Ан-2 и один арендованный вертолет Ми-2. Сегодня численность коллектива составляет порядка 100 человек, скомплектован собственный парк машин: восемь вертолетов Ми-8 и три самолета Ан-2.

Предприятие зарекомендовало себя как надежное, неукоснительно и оперативно соблюдающее взятые на себя обязательства. У ООО ПКАП «Дельта К» сложились прочные и стабильные партнерские отношения с крупными промышленными и транспортными организациями: ОАО ХК «Якутуголь» («Мечел»), ОАО «Ленанефтегаз», ОАО «АК «Якутия», АК «Илин», ФКП «Аэропорты Севера», ООО «Нерюнгри-Металлик», артели старателей «Новая», «Пламя», «Долгучан» и многие другие предприятия.

Услугами авиапредприятия регулярно пользуются президент и правительство Республики Саха (Якутия), члены Правительства РФ.

Для строительства нефтепровода

Ключевой заказчик организации — ОАО «АК «Транснефть», его дочерние предприятия (ОАО «Связьтранснефть», ООО «Центр управления проектом «Восточная Сибирь — Тихий океан»), их подрядчики и субподрядчики, такие

как ООО «Востокнефтепровод», ОАО «Центрсибнефтепровод», ЗАО «Краснодарстройтрансгаз».

С начала реализации проекта «Строительство нефтепровода Восточная Сибирь — Тихий океан» ООО ПКАП «Дельта К» принимает активное участие в работах по оказанию авиационных услуг. Многие участки нефтепровода расположены в такой местности, куда наземный транспорт добраться не может. И тогда за дело берутся специалисты «Дельта К». На «подвесках» вертолетов Ми-8Т компания транспортировала грузы для апробирования и сварки, все сопутствующие стройматериалы, необходимые для возведения трубопровода. Вертолеты предприятия перевозили на место строительства геологов, лесорубов, бульдозеристов, геодезистов. Сегодня компания продолжает сотрудничество с предприятиями, занятыми на строительстве нефтепроводной системы ВСТО.

Спасатели

Вертолеты и самолеты компании задействованы в спасательных операциях. Так, во время паводков и вскрытия рек специалисты ООО ПКАП «Дельта К» совместно со специалистами Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий по Республике Саха (Якутия) контролируют ледоход. Перед началом операций спасателей обучают правилам спуска с вертолета.

Суровые климатические условия региона создают дополнительные трудности для спасателей. Если в зимний период они могут добраться до места происшествия по автозимникам, то летом зачастую никакой транспорт, кроме воздушного, не может попасть в отдаленные районы.

В летний период, во время угрозы возникновения лесных пожаров, совместно с представителями авиаотделений ГУ «Якутская база Авиационной охраны лесов» воздушные суда предприятия патрулируют подконтрольные зоны. При возникновении очагов возгорания лесных массивов самолеты и вертолеты «Дельта К» доставляют к месту происшествия пожарных-парашютистов, воду и различные средства тушения пожаров.

Компания выполняет санитарные задания и несет дневное дежурство воздушных судов по линии санитарной авиации, а также оказывает услуги по поисково-спасательному обеспечению полетов воздушных судов в границах ответственности Дальневосточного управления ФГУП «Росаэронавигация».

Специалисты ООО ПКАП «Дельта К» работают не только в экстренных ситуациях. Каждый год в начале лета воздушные суда компании вывозят детей оленеводов к своим родителям в родовые общины (кочующие стада), а в августе вертолеты доставляют детей обратно в школы.

За трудовые подвиги

Штат авиакомпания укомплектован высококвалифицированными специалистами. В основном это люди, проработавшие в отрасли много лет. Среди сотрудников предприятия — заслуженные и почетные работники воздушного транспорта Российской Федерации и транспорта Республики Саха (Якутия). За трудовые подвиги предприятие отмечено почетной грамотой и благодарностью президента Республики Саха (Якутия). ■

ООО ПКАП «Дельта К»

678980 Республика Саха (Якутия),

г. Нерюнгри,

пгт. Чульман, Аэропорт

Тел. (41147) 7-75-37

Факс 7-75-40



Основные задачи развития транспортного комплекса Сахалинской области

Состояние транспортной системы для Сахалинской области имеет особое значение — это обусловлено ее островным положением и близостью к странам Азиатско-Тихоокеанского региона. Здесь представлены все основные виды транспорта, однако развиты они весьма неравномерно. Основной грузооборот острова обеспечивают морской, железнодорожный и трубопроводный транспорт. В пассажирских перевозках лидирует автомобильный и железнодорожный. О том, какие цели стоят перед каждым из направлений этой сферы, в материале министерства транспорта, связи и дорожного хозяйства Сахалинской области.

Морской транспорт

Деятельность министерства по развитию морского транспорта региона сосредоточена на создании экономически эффективной, технически оснащенной и конкурентоспособной системы морских портов, обеспечивающей устойчивый рост и комплексное социально-экономическое развитие Сахалинской области, удовлетворение потребностей бизнеса и населения в услугах морского транспорта.

К числу важнейших задач относятся:

- продолжение работ по реконструкции и строительству инфраструктуры морских портов;
- создание условий для благоприятного инвестиционного климата на предприятиях морского транспорта;
- сдерживание роста тарифов на внутриобластных линиях, где не существует конкуренции;
- содействие в организации надежного морского транспортного сообщения с Курильскими островами;
- содействие в организации постоянного транспортного сообщения с материковой частью Российской Федерации посредством паромной переправы Ванино—Холмск.

Дорожное хозяйство и автомобильный транспорт

Работа министерства по развитию дорожного хозяйства и автомобильного транспорта нацелена на устранение инфраструктурных ограничений, препятствующих социально-экономическому развитию Сахалинской области.

Для достижения указанной цели выполняется ряд мероприятий в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока, Республики Бурятия, Иркутской и Читинской областей до 2013 года» и ФЦП «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007—2015 годы». В частности, ведется реконструкция автомобильных дорог Южно-Сахалинск — Оха и Огоньки — Невельск (с устройством асфальтобетонного покрытия), а также автодорог на островах Кунашир, Шикотан, Итуруп.

Осуществляется ремонт трасс регионального (межмуниципального) и местного значения, улично-дорожной сети в городах, селах и поселках области. За счет средств областного бюджета оказывается помощь муниципальным образованиям в содержании местных дорог и в организации пассажирских перевозок.

Воздушный транспорт

Цели деятельности органов государственной власти Сахалинской области по развитию воздушного транспорта заключаются в создании условий для модернизации аэропортового хозяйства на территории региона и в обеспечении внутрирегиональных авиационных перевозок.

В соответствии с ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)», ФЦП «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007—2015 годы» предусмотрены следующие мероприятия:

- строительство аэропорта Итуруп (о. Итуруп);
- строительство вертодрома в городе Северо-Курильск (о. Парамушир);
- строительство вертолетной площадки на о. Шикотан;
- реконструкция летного поля аэропорта Менделеево (о. Кунашир);
- модернизация международного аэропорта Южно-Сахалинск.

Железнодорожный транспорт

Основные задачи министерства по развитию железнодорожного транспорта: содействие организации надежного, круглогодичного железнодорожного сообщения между островом Сахалин и материковой частью Российской Федерации; создание условий для организации оптимальных вариантов транспортных схем перевозки грузов и пассажиров по Сахалинской железной дороге во взаимовязке с другими видами транспорта.

В течение последних двух лет министерство ведет подготовку к реализации за счет бюджетных и внебюджетных средств комплексного инвестиционного проекта «Строительство железнодорожной линии материк — остров Сахалин с тоннельным (мостовым) переходом через пролив Невельского и развитием (модернизацией) железнодорожной сети на острове Сахалин». Он предусматривает:

- переустройство Сахалинской железной дороги на общесетевую ширину колеи (1 520 мм);
- строительство железнодорожной линии Ильинск—Углегорск;
- строительство железнодорожной линии ст. Селехино (Дальневосточная железная дорога) — ст. Ныш (СахЖД) с тоннельным (мостовым) переходом через пролив Невельского.

К настоящему моменту разработано обоснование инвестиций, рассматривается вопрос по включению мероприятий данного проекта в одну из федеральных целевых программ. **Т**



Владимир ДЕГТЯРЕВ,
министр транспорта,
связи и дорожного
хозяйства
Сахалинской области

ЗАО «Сахалинремфлот»: услуги для операторов шельфовых проектов

Сегодня в Сахалинской области реализуются одни из крупнейших нефтегазовых проектов России, связанных, в первую очередь, с освоением шельфа острова. Ведущие отечественные и зарубежные компании ТЭК, осуществляющие свою деятельность на Сахалине, остро нуждаются в качественном обслуживании, в том числе ремонте судов, контейнеров. Качество этих услуг должно отвечать высоким требованиям международных стандартов. Опираясь на них, строит свою работу ЗАО «Сахалинремфлот».

Основные виды деятельности

ЗАО «Сахалинремфлот» осуществляет производство и ремонт морских грузовых контейнеров, производство и инспектирование стропов, судоремонт. С 2006 года компания работает по заказам операторов шельфовых проектов на Сахалине.

Активно развивая направление нефтесервисного обслуживания, ЗАО «Сахалинремфлот» предлагает следующие услуги:

- изготовление, инспектирование, сертифицированный ремонт морских оффшорных контейнеров под надзором Морского регистра судоходства России;
- изготовление, инспектирование такелажного оборудования;
- докование судов до 1 050 тонн.

Кроме этого, предприятие предоставляет охраняемые площадки для хранения контейнеров, оборудования, грузов.

Производственный потенциал

Производственная база компании расположена в городе Холмске между территориями Холмского торгового

и Сахалинского западного морских портов. Здесь находятся оборудованные всем необходимым инструментом и оснасткой производственные цеха: сварочный, электроремонтный, такелажный, малярный, механо-монтажный, токарно-фрезерный. Создан участок по испытаниям грузоподъемной техники. Есть площадки и закрытые склады для хранения грузов.

Площадь территории предприятия, включая внутреннюю акваторию, в настоящее время составляет 125 450 квадратных метров.

В результате реконструкции, проводимой на предприятии, на территории специально создан резерв свободных открытых и крытых площадей. Переустройство территории уже сейчас дает возможность расположить в непосредственной близости от причальных линий нефтехранилище с возможностью отгрузки топлива на суда, станцию сбора и очистки нефтесодержащих вод, организовать новые востребованные производства по ремонту буровых труб и другого оборудования.

Здесь также будет построена и технологическая дорога до совместного

предприятия «Сахалин-Шельф-Сервис» — Сахалинского Западного морского порта.

Задача — безопасность

Стремясь предоставлять услуги высокого качества, компания совершенствует внутреннюю систему контроля производства на всех этапах работы. Подтверждением этому стало получение международных сертификатов. «Сахалинремфлот» имеет сертификат соответствия стандарту систем управления качеством ISO-9001-2000, сертификат соответствия стандарту систем управления экологической безопасностью ISO-14001:2004, сертификат соответствия системы менеджмента OHSAS 18001:2007.

На предприятии осуществляется целенаправленная политика укрепления производственной дисциплины и повышения культуры производства. Все сотрудники обеспечены удобной спецодеждой и современными средствами защиты. Поставлена и решается задача добиться осознанного каждым работником отношения к соблюдению техники безопасности и к проводимым на производстве мероприятиям по охране труда. **Р**

ЗАО «Сахалинремфлот»

694620 Сахалинская область,

г. Холмск, ул. Советская, 103а

Телефон (42433) 5-97-04, факс 5-91-68

E-mail: sarf@isle.ru



Надежное обеспечение шельфовых проектов

СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис» более 12 лет осуществляет береговое обеспечение нефтегазовых проектов на шельфе Сахалина. Развивая свою деятельность и увеличивая комплекс услуг для крупнейших российских и международных компаний, предприятие возрождает и портовую инфраструктуру региона — основу его транспортно-портного комплекса.



Леонид КАЦЕВ, генеральный директор
СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис»

Начав свою деятельность в 1997 году, «Сахалин-Шельф-Сервис», созданное на базе Дальневосточного морского управления разведочного бурения, оказалось одним из немногих предприятий, предложивших организацию берегового обслуживания. Этот вид деятельности в то время был новым не только для Сахалина, но и для всей России.

Сегодня СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис» единственное в регионе предоставляет весь перечень необходимых услуг по береговому обеспечению нефтегазовых проектов, а по целому ряду показателей (размеру, характеру, виду деятельности) не имеет аналогов на Дальнем Востоке. В подразделениях предприятия трудятся более 700 человек.

Стратегическое расположение

Компанией разработаны и внедрены схемы по комплексному обеспечению морских буровых установок и добычных платформ в сложных географических и климатических условиях Сахалина, реализованы программы по транспортировке и утилизации отходов бурения, опасных отходов производства и потребления.

Предприятие имеет в наличии обширный парк техники, благодаря которой может решать любые поставленные задачи.

Базы производственно-технического обеспечения «Сахалин-Шельф-Сервис» стратегически выгодно расположены по всему Сахалину, включая основные морские порты острова: Корсаков, Холмск, Южно-Сахалинск, Ноглики, а также в ближайшем к нему японском порту Вакканай и в Магаданском торговом порту (работы на Западно-Камчатском шельфе).

— По мере развития шельфовых проектов мы развиваем портовую инфраструктуру, сейчас в нашем ведении находятся два сахалинских порта, и еще в трех мы ведем производственную деятельность, — рассказывает генеральный директор СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис» Леонид КАЦЕВ. — В целом, портовая инфраструктура перекликается с транспортными магистралями острова, так как морские порты для нас основа связи с внешним миром и через них осуществляются основные поставки грузов. Поэтому, развивая порты в целях обеспечения работ на шельфе острова, мы развиваем и нашу сахалинскую транспортную инфраструктуру.

Социальная ответственность

В 2009 году СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис» признано одним из лучших налогоплательщиков области, а также стало победителем конкурса «Благотворитель года» в номинации «Социальные программы» бетонных заводов с объемом производства 150 тысяч тонн в год. В составе компании действует 22 филиала

Создание транспортного узла

Основные производственные мощности предприятия сосредоточены в Холмске. «Сахалин-Шельф-Сервис» провело реконструкцию Холмского морского рыбного порта, восстановило береговые сооружения, причалы, выполнило серьезные гидротехнические работы, заменило коммуникации. Сегодня порт является основной базой для всех действующих проектов сахалинского шельфа.

Сейчас здесь обсуждается возможность создания единого грузового транспортно-портного узла, в который должны войти Холмский морской рыбный и Холмский морской торговый порты, а также ЗАО «Сахремфлот». Появление подобной структуры актуально сейчас, когда расширяются разведочные работы по проекту «Сахалин-3» и один из важнейших участников проекта, ОАО «Газпром», активно приступает к его реализации.

Основа успешного бизнеса

Предприятие обладает самым большим и современным автопарком на Сахалине, обеспечивая транспортировку грузов заказчиков по всей территории острова, в наличии имеется порядка 60 единиц специализированной автотехники, к этому стоит добавить значительный парк мобильных кранов различной грузоподъемности.

СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис» занимается профессиональной утилизацией отходов, в том числе отходов бурения, и строит свою работу в соответствии с международными экологическими стандартами. Система экологического менеджмента, действующая на предприятии, отвечает требованиям ISO 14001 и ISO 9001. Большое внимание руководство уделяет и производственной безопасности. Каждый сотрудник предприятия в обязательном порядке проходит специальные курсы, и полученные на учебе навыки регулярно проверяются.

В 2008 году по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Сахалинской области, полученным по результатам бухгалтерской отчетности предприятий, СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис» признано лидером сахалинского бизнеса. В рейтинге учитывались такие показатели, как активы предприятия, выручка, балансовая прибыль, капитал и резервы, численность персонала.

Услуги предприятия пользуются заслуженным спросом, и это позволяет бизнесу стабильно развиваться, осваивать новые мощности и направления. ■

СП ООО «Сахалин-Шельф-Сервис»
693004 г. Южно-Сахалинск,
пр. Мира, 424
Тел. (4242) 75-14-46



Транспортный узел мирового значения

Транспортный комплекс Свердловской области — один из самых сложных и загруженных в Российской Федерации, но именно на нем базируется индивидуальный путь развития транспортно-логистического направления в Уральском регионе.



Сергей ШВИНДТ,
министр транспорта
и дорожного хозяйства
Свердловской области

Развитая
железнодорожная
и автодорожная
инфраструктура,
крупный
международный
аэропорт, сеть
логистических
центров, региональный
центр управления
перевозками ОАО
«РЖД» способствуют
трансформации
Свердловской области
в транспортный узел
мирового значения

Свердловская область обладает развитой транспортной системой, способной обеспечить не только собственные нужды в организации грузопотоков, но и потребности сопредельных территорий. Через регион проходят Транссиб, транспортные артерии, обеспечивающие Казахстан и другие страны Центральной Азии, формируется новый транспортный коридор Санкт-Петербург — Пермь — Серов — Ивдель — Ханты-Мансийск — Нефтеюганск — Сургут — Нижневартовск — Томск.

Только цифры

Эксплуатационная длина магистрали Свердловской железной дороги в границах области составляет 3 547 километров. Густота железнодорожных путей — 183 километра на 10 тысяч квадратных километров (среднероссийский аналогичный показатель — 50 километров). СвЖД обеспечивает транспортными услугами более 10% территории и более 7% населения России. Протяженность автомобильных дорог — 32,4 тысячи километров, в том числе регионального значения — 11 тысяч километров. Автомобильные перевозки осуществляют около 200 местных компаний. 18 транспортных автопредприятий, являются действительными членами Ассоциации международных перевозчиков.

Воздушные перевозки из екатеринбургского аэропорта Кольцово осуществляются по 81 направлению, 44 из которых — внутренние, 37 — международные.

В области построено более 700 тысяч квадратных метров складских площадей класса А. Размещение логистических комплексов сосредоточено преимущественно в Екатеринбурге и

прилегающих к нему территориях. Концепцией развития транспортно-логистической системы Свердловской области на 2009—2015 годы (с перспективой до 2030 года) предусмотрено формирование региональных логистических центров в городах: Красноуфимск/Ачит, Каменск-Уральский, Богданович, Ирбит, Тавда, Нижний Тагил, Серов, Ивдель.

Перспективные задачи

Стоит отметить, что транспортный комплекс Свердловской области в настоящее время не в полной мере соответствует потребностям развития экономики региона, сдерживает реализацию его промышленного, ресурсного и транзитного потенциала.

Мониторинг текущего состояния транспортной системы выявил ряд негативных моментов, требующих кардинальных изменений. Среди них можно выделить такие проблемы:

- высокая степень износа основных фондов в транспортной отрасли;
- недостаточный уровень развития комбинированных перевозок;
- высокие транспортные издержки, недостаточное качество транспортного обслуживания;
- недостаточный уровень внедрения информационных технологий в перевозочном процессе.

Совершенствование транспортного комплекса Свердловской области должно базироваться на инновационной основе и обеспечивать экономический рост, конкурентоспособность региона, экономическую эффективность производственного комплекса, улучшение качества жизни населения, а также ценовую доступность транспортных услуг для потребителей.

В настоящее время правительством Свердловской области разрабатывается Программа инновационного развития транспортного комплекса на 2011—2016 годы, которая предусматривает реализацию новых подходов к развитию транспортного комплекса Свердловской области, а также технологическую модернизацию существующих основных фондов.

Реализация данной программы планируется в два этапа. Первый (2011—2013 годы) будет ориентирован на сохранение потенциала отрасли и ее дальнейшее развитие для обеспечения потребностей экономики области и формирование условий для ее дальнейшего развития. Второй этап (2014—2016) предполагает завершение модернизации транспортного комплекса методами целевого инвестирования, устранение узких мест и переход к его системному комплексному инновационному развитию по всем ключевым направлениям. **Т**



Логистический комплекс «РУСЬ (Екб)»

Безопасность и комфорт пассажирских перевозок

ОАО «Свердловская пригородная компания» образовано 28 июня 2005 года совместно ОАО «РЖД» и правительством Свердловской области с целью повышения эффективности и качества работы пригородного комплекса.

Компания призвана обеспечить потребности населения в перевозках пригородным железнодорожным транспортом на территории четырех основных участков Свердловской железной дороги: Свердловском, Нижнетагильском, Тюменском и Сургутском отделениях магистрали. Перевозка пассажиров осуществляется электропоездами общего графика, пригородными поездами на локомотивной тяге, а также электропоездами повышенной комфортности.

Важнейшей задачей для компании является повышение эффективности пригородных перевозок, совершенствование работы пригородного пассажирского комплекса, выведение его на качественно новый уровень. Для этого в ОАО «СПК» с 2007 года разрабатывается и внедряется инновационная автоматизированная система управления приго-

родной компанией, которая позволяет отладить весь процесс обслуживания пассажиров — от продажи билетов до контроля пропуска к поездам. В систему включены автоматизированные рабочие места кассиров, терминалы для продажи билетов и турникеты.

Альтернатива билетным кассам

По словам Дмитрия ЛОГИНОВА, заместителя генерального директора ОАО «Свердловская пригородная компания», новая автоматизированная система позволяет проводить масштабные аналитические исследования, например для выявления наиболее востребованных направлений и маршрутов, что позволит оптимизировать использование подвижного состава с учетом спроса населения.

С 2009 года продажа билетов на пригородные маршруты, обслуживаемые ОАО «СПК», осуществляется не только через кассиров стационарных касс, но и через специализированные терминалы самообслуживания. Сейчас их около ста, в ближайшей перспективе появится еще столько же, что позволит существенно сократить очереди в стационарных кассах в часы пик и в разгар дачного сезона.

В терминалах самообслуживания и на сайте компании функционирует сервис он-лайн-расписания, позволяющий пассажирам отслеживать все изменения маршрутов пригородных поездов, отмен и ограничений их движения. Стоит отметить, что на сегодняшний день полнофункционального расписания в реальном времени пока нет ни в одном подразделении железной дороги на территории РФ и стран СНГ.

Смарт-карты и турникеты

Сотрудниками компании была внедрена еще одна инновационная разработка — бесконтактные транспортные смарт-карты, предназначенные для использования как в билетных кассах,



Дмитрий ЛОГИНОВ, заместитель генерального директора ОАО «СПК»

так и в терминалах самообслуживания. В перспективе на основе данной технологии могут быть выпущены как транспортные, так и социальные карты регионов. Личные данные владельцев карт в процессе их использования защищены в усиленном режиме.

В 2010 году стартовал процесс оснащения станций Свердловской железной дороги, расположенных на территории обслуживания ОАО «СПК», турникетами для контроля пропуска пассажиров к поездам. На данный момент ведется внедрение турникетного комплекса на станции Каменск-Уральский. Турникеты работают как с бумажными билетами по штрих-коду, так и с эмитированными компанией бесконтактными картами. Турникетные комплексы не только производят контроль доступа, но и учитывают пассажиропоток. Турникетный комплекс является совместной разработкой ОАО «СПК» и ЗАО «Элси» (Санкт-Петербург).

— Инновационные технологии, разработанные нашей компанией, направлены на улучшение качества обслуживания пассажиров, увеличение доходности пригородных перевозок. Современный подход к работе позволяет привлекать к нам лучших молодых специалистов, поскольку, благодаря автоматизации и повышению производительности труда, создаются условия для повышения конкурентоспособности зарплат сотрудников предприятия на рынке труда. Это значит, что у ОАО «СПК» и в дальнейшем будет возможность реализовать самые смелые идеи, — считает Дмитрий ЛОГИНОВ. **Р**



Сотрудники ОАО «СПК» обслуживают следующие пригородные поезда парка Свердловской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»:

- около 190 маршрутов электропоездов общего графика;
- 10 электропоездов повышенной комфортности;
- 60 маршрутов пригородных поездов с вагонами на локомотивной тяге;
- два состава «Городской электрички» в Екатеринбурге, совершающих 15 рейсов в сутки;
- электропоезд повышенной комфортности «Экспресс Кольцово» сообщением Свердловск-Пассажирский — Аэропорт Кольцово — Свердловск-Пассажирский (восемь рейсов ежесуточно);
- состав рельсового автобуса, курсирующего по маршруту Свердловск-Пассажирский — Челябинск — Свердловск-Пассажирский

ОАО «Свердловская пригородная компания»

620075 Екатеринбург,

ул. Белинского, 56, 2 подъезд, 2 этаж

Тел.: (343) 214-77-57, 385-00-85

E-mail: svrpk@svrw.ru, www.svrpk.ru

Дороги юга России

В настоящее время в Республике Северная Осетия — Алания ведется ремонт и реконструкция нескольких участков автодорог общей протяженностью более 85 километров, а также строительство новой дороги протяженностью более 18 километров.



Горная дорога

В настоящее время в Республике Северная Осетия — Алания, помимо ремонта и содержания автодорог, ведутся дорожные работы на переходящих крупных объектах, с которыми связано дальнейшее социально-экономическое развитие Республики Северная Осетия — Алания

Исполнительным органом государственной власти Республики Северная Осетия — Алания, ответственным за реализацию политики в дорожном комплексе, является комитет дорожного хозяйства, в оперативном управлении которого находятся автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения протяженностью 1 101 километр. Наряду с региональными и межмуниципальными автомобильными дорогами комитет осуществляет управление 936 километрами автодорог местного значения.

Общая протяженность автомобильных дорог, обслуживаемых комитетом, составляет 2 037 километров, из них с асфальтобетонным покрытием — 1 122, с гравийным — 915. Также комитет обслуживает 239 мостов и путепроводов общей протяженностью 4 806 погонных метров и два тоннеля.

К основным предприятиям, которые занимаются содержанием, ремонтом и строительством автомобильных дорог, относятся: ГУП «Алагирское ДРСУ», ОАО «Ардонское ДРСУ», ГУП «ДРСУ-1», ГУП «ДРСУ-2», ГУП «Моздокское ДРСУ», ОАО МСК «Трасмост», ООО «Стройсервис».

Деятельность комитета дорожного хозяйства Республики Северная Осетия — Алания направлена на улучшение транспортно-эксплуатационного состояния региональных и межмуниципальных автомобильных дорог общего пользования, обеспечение безопасного и бесперебойного движения автомобильного транспорта, сохранности автодорог, повышения их пропускной способности.

Строительство и реконструкция

За последние пять лет реконструированы с доведением до параметров I технической категории участки автодороги Владикавказ — Ардон — Чикола — Лескен II общей протяженностью 15,7 километра.

В настоящее время дорожные работы, помимо ремонта и содержания автодорог, ведутся на переходящих крупных объектах, с которыми связано дальнейшее социально-экономическое развитие Республики Северная Осетия — Алания. Ведется реконструкция автомобильной дороги Ставрополь — Прохладный — Моздок — Кизляр — Крайноск на объезде г. Моздок протяженностью 14,7 километра с устройством двух путепроводов через железную дорогу. В соответствии с мероприятиями республиканской программы «Улучшение общественно-политической обстановки и укрепление межнациональных отношений в Моздокском районе» в 2008 году начат капитальный ремонт участка автодороги Кавказ — Хурикау — Малгобек — Моздок протяженностью 24,5 километра. Завершение работ запланировано на 2010 год.

В рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» ведется реконструкция участка автодороги Гизель — Кармадон — Даргавс — Дзуарикау протяженностью 11,8 километра, который был разрушен после схода ледника Колка. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на 2010 год.

В рамках федеральной целевой программы «Юг России (2008—2012 годы)» ведется строительство автодороги от с. Н. Зарамаг к горно-рекреационному комплексу «Мамисон» протяженностью 18,4 километра и реконструкция автодороги Чикола — Мацута — Комы — Арт с подъездом к с. Галиат протяженностью 34,1 километра. Сдать эти объекты планируется в 2012 году. Сложный рельеф местности предполагает строительство большого количества искусственных сооружений: мостовых переходов, подпорных стен и специальных сооружений для защиты от лавин, селей и камнепадов.

Развитие кадров

С участием комитета дорожного хозяйства Республики Северная Осетия — Алания в 2007 году была разработана концепция развития транспортной системы республики, в которой отдельной главой определены приоритетные направления развития автодорог регионального и местного значения до 2030 года.

Непременным условием совершенствования структуры управления, повышением эффективности производства и труда является высокий уровень квалификации кадров, отлаженная система подготовки и переподготовки персонала. Поэтому непрерывно ведется работа по повышению квалификации кадров как в органах управления дорожным хозяйством, так и в дорожных предприятиях. В настоящее время на всех инженерно-технических должностях работают дипломированные специалисты. ■

Доступный транспорт на южных дорогах

Комитет по транспорту — новое подразделение в структуре правительства Республики Северная Осетия — Алания, функционирующее немногим более полугода. Несмотря на столь краткий срок, им уже произведены кардинальные изменения в системе транспортного обслуживания населения.

Специалисты комитета разрабатывают программы развития пассажирского транспорта, координируют деятельность авиа-, железнодорожного и наземного республиканского пассажирского транспорта, а главное — обеспечивают нормальное функционирование транспортных коммуникаций в республике, без чего невозможно существование никакой сложной инфраструктуры.

Немаловажно, что за последнее время произошло значительное обновление подвижного состава автотранспортных предприятий, подведомственных комитету. На сегодняшний день в них насчитывается 431 государственный автобус, осуществляющий пассажирские перевозки по 144 маршрутам регулярного автобусного сообщения, из них 47 муниципальных, 65 межмуниципальных, 30 межсубъектных и два международных.

Автобусное сообщение осуществляется с Москвой, всеми административными центрами юга России, а также с городами Северо-Кавказского федерального округа, Республикой Южная Осетия. Ежегодно открываются дополнительные автобусные рейсы для доставки студентов из районов республики в вузы Владикавказа, а также перевозки детей в места летнего отдыха и лечения.

При существующем значительном росте цен на энергоресурсы, запасные части и материалы комитетом проводится политика сдерживания роста стоимости проезда в пассажирском транспорте общего пользования.

Согласно республиканской целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Северная Осетия — Алания в 2007—2012 годах» на базе Северо-Осетинского республиканского учебно-курсового комбината создан Центр по подготовке и повышению квалификации водителей. Он оснащен учебно-методическими и наглядными пособиями, учебными фильмами с использованием мультимедийных средств, в том числе на базе программно-технических комплексов с компьютерной визуализацией. В Центре есть оборудование,

предназначенное для профессиональной подготовки водителей, а также специализированный автодром.

Авиасообщение

Полеты воздушных судов республики выполняются в Москву — два рейса в день, Ереван — один рейс в неделю, Стамбул — шесть рейсов в неделю, ОАЭ — два рейса в неделю. Поэтому крайне важным является поддержание авиатранспортной инфраструктуры республики на самом современном уровне.

Для этого, в частности, по федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» (подпрограмма «Гражданская авиация») произведена реконструкция искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы аэропорта Владикавказ. Для завершения реконструкции аэропорта и включения его в данную программу разработан план, включающий наряду с завершением работ по взлетно-посадочной полосе ряд других мероприятий: замену светосигнального оборудования, завершение реконструкции павильона-накопителя международного сектора, строительство базы механизации, приобретение недостающего оборудования.

Железные дороги

Железнодорожный комплекс исторически имеет особое стратегическое значение для России. Он является связующим звеном единой экономической системы и самым доступным транспортом для миллионов граждан. Без четкой работы железнодорожного транспорта невозможна стабильная деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны.

Наиболее крупными железнодорожными станциями республики являются станции Владикавказ и Беслан, причем последняя является одной из крупнейших узловых железнодорожных станций юга России. Из Владикавказа регулярное железнодорожное сообщение установлено с Москвой, Санкт-Петербургом, Новороссийском и Адлером, а также пригородом.

Таким образом, можно с уверенностью сказать, что деятельность комитета по транспорту жизненно необходима для обеспечения нормального функционирования такой достаточно сложной и динамично развивающейся транспортной инфраструктуры, которая существует в республике на сегодняшний день. **Т**



Алан ДЖИБИЛОВ,
председатель комитета
Республики Северная
Осетия—Алания
по транспорту

За последнее
время произошло
значительное
обновление
подвижного состава
автотранспортных
предприятий,
подведомственных
комитету Республики
Северная Осетия —
Алания
по транспорту

50 лет между Балтией и Средним Востоком

В 2010 году отметит полувековой юбилей Федеральное управление автомобильных дорог «Северный Кавказ».



Владимир РОЖКОВ,
начальник
ФГУ «Севкавуправтодор»

В сентябре 1956 года распоряжением Совета Министров РСФСР магистральная автомобильная дорога Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону была включена в сеть дорог Гушосдора. Так началось строительство первого участка сегодняшней трассы М-4 «Дон». Оно велось комплексно, по единому проекту, одновременно на всем протяжении.

Специально для развития магистрали 28 ноября 1960 года было образовано Управление строительства №1 в городе Каменск-Шахтинский, а для выполнения программы строительства организовано восемь дорожно-строительных районов. В декабре этого же года создается Управление автомобильной дороги Воронеж — Шахты — Ростов-на-Дону — родоначальник «Севкавуправтодора».

Прорыв дорожного строительства

Начало работы совпало с перестроечным периодом в сфере российского дорожного хозяйства, когда на смену кирке, лопате, конной грабарке и прицепному катку шла механизация, а вместо грунтовок, щебеночного шоссе и булыжной мостовой начал появляться асфальтобетон, в мостостроении дерево заменил сборный железобетон.

Тогда господствовало мнение, что дорожное строительство должно базироваться в основном на местных материалах и отходах промышленности. В борьбе за экономию были занижены прочностные параметры дорожной одежды и искусственных сооружений.

С 1960 года развернулись работы на участках Воронеж — Шахты — Ростов-на-Дону и Волгоград — Шахты. В декабре 1961 года в эксплуатацию принята трасса Москва — Воронеж, с 1963 года начался ввод участка Воронеж — Шахты с твердым покрытием: к 1966 году построено порядка 520 километров.

Дорога имела ширину проезжей части 7 метров, земляного полотна — 12, то есть соответствовала III технической категории под осевую нагрузку 6 тонн. Отдельные участки строились под нормативы II категории.

Интенсивность движения транспорта на магистрали М-4 «Дон» с каждым годом возрастала, ведь

она была на 150 километров короче альтернативной дороги, проходящей через Орел — Харьков.

В 1970-е годы после решения содержать федеральные трассы в пределах республик, краев и областей сеть обслуживания управления изменилась. В его ведение вошли дороги М-4 «Дон», Новошахтинск — Майский — граница с Украиной, Ростов-на-Дону — Таганрог — граница с Украиной, Волгоград — Каменск-Шахтинский — граница с Украиной, а также подъезды к Ростову-на-Дону, Таганрогу и Новочеркасску общей протяженностью 707 километров.

В это время здесь появляются первые транспортные развязки в разных уровнях по типу «клеверный лист» на пересечении дорог Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону и Киев — Харьков — Ростов-на-Дону, по типу «труба» на подъезде к Ростову-на-Дону, кольцевая развязка на Восточном объезде Ростова-на-Дону и Батайск — Ставрополь. Участок дороги от Ростова-на-Дону до Новочеркасска капитально отремонтирован под параметры I-б категории. Построен обход г. Новочеркасска, и магистраль М-4 «Дон» пошла напрямую на Ростов-на-Дону, минуя г. Новочеркасск.

Новые задачи

Восстребованность в дорогах ежегодно увеличивалась и стала такой, что назрела необходимость их реконструкции, особенно самой грузонапряженной магистрали М-4 «Дон». Именно это и стало основной задачей управления с 1987 по 2006 год. Было реконструировано свыше 150 километров: Восточный и Западный обходы Ростова-на-Дону, обход села Чалтырь и другие объекты. Транспортные развязки в разных уровнях стали обычным делом. Появилось шесть новых пешеходных надземных переходов.

За свою историю Управление дороги Воронеж — Шахты — Ростов-на-Дону несколько раз переименовывалось и меняло свой статус, с октября 1999 оно стало ГУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Северный Кавказ». Увеличилась и зона ответственности — до 1 840 километров с включением в нее федеральных дорог Республики Калмыкия, Ростовской и Астраханской областей. Сегодня руководит управлением В. И. РОЖКОВ.

Вклад эксплуатационников заслуживает особой признательности. Благодаря их труду М-4 «Дон» в условиях экстремальной перегрузки прослужила 50 лет, но уже исчерпала свой технический ресурс.

В соответствии с программой развития федеральной автомагистрали к 2013 году на всем протяжении она должна иметь не менее четырех полос движения. Предстоит ликвидировать все участки с опасным и очень опасным уровнем ДТП. Магистраль следует довести до высочайшего технического уровня по пропускной способности, скорости, безопасности и комфорту. **Т**

Федеральная трасса М-4 «Дон» — одна из наиболее значимых дорожных артерий нашей страны. Магистраль входит в международный транспортный коридор NSA2, который соединяет Скандинавию и Балтию с Закавказьем, Ближним и Средним Востоком

Миллеровская развязка



Руками почетных дорожников России

За 50 лет работы силами «Ростовавтомост» построено более 50 километров мостов и путепроводов на дорогах федерального, областного и местного значения в Ростовской области, Краснодарском и Ставропольском краях, в Кабардино-Балкарской, Дагестанской, Калмыцкой республиках.

ОАО «Ростовавтомост» создано в 1992 году на базе Мостостроительного управления №8 республиканского мостотреста, организованного в 1959 году.

Основная деятельность компании ведется в Ростовской области. В частности, специалистами Ростовавтомост построены два больших моста через Дон, три крупных моста через реку Северский Донец, а также почти все мосты, соединяющие районные центры с областным.

В 2009 году был сдан в эксплуатацию мост через Дон у ст. Казанской с подъемом фермы для пропуска судов в русловом пролете. На пуске моста в эксплуатацию присутствовал министр транспорта России Игорь ЛЕВИТИН, который высоко оценил принятый объект.

В настоящее время предприятие ведет строительство мостов и путепроводов на автодороге М4 «Дон», на четырех пусковых участках дороги. Здесь же в 2002 году компанией был построен мост через реку Сиверский Донец у г. Каменска-Шахтинского длиной 387 метров с металлическими пролетными строениями коробчатой формы.

Помимо прочего, Ростовавтомост выполняет работы по ремонту и содержанию искусственных сооружений на общую сумму 100—150 миллионов рублей в год.

Предприятие имеет большой производственный и технический потенциал. Коллектив — свыше 530 человек. Многие сотрудники имеют солидный стаж работы (15—30 лет), награждены орденами и медалями, более десяти человек явля-

ются почетными дорожниками России, двое — заслуженные строители России.

ОАО «Ростовавтомост» многие годы сотрудничает с ФГУ «Севкавуправтодор». За последние десять лет были построены мосты и путепроводы на Восточном обходе г. Ростова, на объезде с. Чалтырь, автодороги Ростов — Таганрог, Каменск — Волгоград, а также мост через реку Северский Донец. На федеральной дороге регулярно ведутся работы по ремонту и реконструкции существующих мостов, повышается их пропускная способность и безопасность проезда.

ОАО «Ростовавтомост» поздравляет ФГУ «Севкавуправтодор» с 50-летием и желает дальнейших успехов в непростом деле сохранения дорог. **Р**

ОАО «Ростовавтомост»

344065 Ростов-на-Дону,

ул. 50-летия Ростсельмаша, 8

Тел. (863) 252-07-28, факс (863) 254-21-33

E-mail: sek-avtomost@aaanet.ru; avtomost@list.ru

ФГУ ДЭП №37: 20 лет на трассе

20 лет на рынке дорожно-строительных работ — много или мало? По советским меркам — не много, а вот чтобы удержаться в условиях сильной конкуренции в отрасли — уже достижение. ФГУ ДЭП №37 все это время остается бессменным партнером ФГУ «Севкавуправтодор».

Основная задача Федерального государственного унитарного дорожного эксплуатационного предприятия №37 — содержание и обслуживание участка федеральной автомобильной трассы Волгоград — Каменск-Шахтинский 196—319 километр, а также искусственных сооружений на ней. Общая протяженность участка — 129,3 километра.

ДЭП №37 располагает необходимой производственной базой, современной техникой, позволяющей использовать в работе передовые технологии дорожного строительства и ремонта. Так, при ямочном ремонте покрытия в весенне-осенний период используется специальная машина для укладки битумной эмульсии — БЦМ-24, а также ремонтер дорожный жидкостный — РДЖ-2,8.

Профессиональный коллектив из 60 человек обладает многолетним опытом работы на данном отрезке дороги. На всем протяжении участка равномерно

распределены мастерские, оборудованные необходимым инструментом.

Бессменный руководитель трудового коллектива с 1985 года — Юрий Арсентьевич СКОРИКОВ — почетный дорожник России. Многие сотрудники ДЭПа за заслуги в развитии дорожной отрасли награждены почетными грамотами Федерального дорожного агентства. А в 2005 году оно присудило ДЭП №37 звание «Лучший подрядчик года» за достижение высоких результатов и качества работ, а также вручило Юрию СКОРИКОВУ диплом за эффективное управление организацией.

Сегодня состоянию автодорог уделяется повышенное внимание — это один из наглядных факторов развития региона. Именно с этой позиции ДЭП №37 воспринимает свою работу, обеспечивая комплексное обслуживание федеральной трассы. При ремонте или



уборке участка бригады рабочих одновременно очищают от загрязнений дорожную обстановку (сигнальные столбики, дорожные знаки), приводят в порядок автобусные остановки и другие трассовые объекты. Это позволяет снизить затраты и время проведения необходимых мероприятий.

Комплексный подход определяет и взаимодействие с заказчиком (ФГУ «Севкавуправтодор») на всех этапах: от составления смет до реализации поставленных задач и контроля качества выполненных работ. **Р**

ФГУ ДЭП №37

347070 Ростовская область, Тагинский район,

пос. Углегорский, ул. Гагарина, 16

Тел. / факсы: (86397) 2-73-75, 2-71-65

E-mail: drsu7@tacina.donpac.ru

Полвека на «Дону»

ОАО «Каменскавтодор» ведет свою историю с 1961 года, когда в Ростовской области было создано предприятие для обслуживания строящейся сети автодорог. Своими достижениями предприятие обязано ФГУ «Севкавуправтодор», благодаря которому за эти годы переросло из участка в современную дорожную организацию.

Сегодня ФГУ ДЭП-34 способно выполнять весь комплекс работ по строительству, ремонту и содержанию автодорог. Предприятие оснащено всем необходимым оборудованием: в работе используется более ста единиц автотранспорта, дорожной техники и механизмов. Строительная лаборатория на собственной асфальтобетонной базе осуществляет лабораторный контроль качества дорожно-строительных материалов.

Предприятие внедрило в производство полимерно-битумные вяжущие материалы, разработанные СоюздорНИИ. Смонтировали эмульсионную установку по приготовлению катионно-активной битумной эмульсии. Ее использование позволило экономить битум и улучшить качество поверхностной обработки. Широкое применение получил метод ремон-

та асфальтобетонных покрытий путем устройства поверхностной обработки с использованием битумной эмульсии и кубовидного гранитного щебня.

Ежегодно на обновление основных средств предприятие затрачивает от четырех до восьми миллионов рублей чистой прибыли. Другая ее часть идет на материальную поддержку сотрудников.

Наиболее тяжелым для предприятия стал 2009 год. Охвативший страну кризис ударил и по ФГУ ДЭП-34. Произошло резкое сокращение заказов как со стороны государственных структур, так и со стороны областных и муниципальных заказчиков. ФГУ ДЭП-34 вынуждено было пойти на 30%-е сокращение численности работников, применять непопулярные меры по сокращению продолжительности рабочей недели, сокращать социаль-

ные выплаты. Общее падение производства по сравнению с 2008 годом составило 50%. Более того, в 2010 году производственная загрузка предприятия составила 30% от потребности. В коллективе ОАО «Каменскавтодор» работает восемь специалистов, награжденных нагрудным знаком Минтранса «Почетный дорожник России», два специалиста, награжденных Почетной грамотой Минтранса, и пять человек, имеющих благодарность Минтранса. Но время перемен — не время отчаиваться, и коллектив предприятия, несмотря на временные трудности, настроен позитивно, не теряет надежды на налаживание нормальной работы и прилагает все усилия по поддержанию автодороги в состоянии, обеспечивающем безопасность движения автотранспорта и необходимый комфорт водителей и пассажиров. **Р**

ОАО «Каменскавтодор»

347810 Ростовская обл., г. Каменск-Шахтинский,

пер. Крупской, 48

Тел. (86365) 73-802, факс 73-803

Дорожная политика ОАО «Рязаньавтодор»

ОАО «Рязаньавтодор» является крупнейшей дорожно-строительной организацией Рязанской области, создано в 1937 году. Предприятие обладает огромным производственным и трудовым потенциалом — здесь трудятся 1 670 человек. В состав Рязаньавтодора входят проектно-изыскательский институт «Автодормостпроект» и двенадцать филиалов ДРСУ в районах области.

На содержании общества находятся 3 592 километра территориальных автомобильных дорог Рязанской области и 153 километра федеральных дорог. Заключены долгосрочные контракты на круглогодичные ремонт и содержание автомобильных дорог М-5 «Урал», М-6 «Каспий».

ОАО «Рязаньавтодор» выполняет весь комплекс дорожных работ — от земляного полотна до устройства асфальтобетонных покрытий, обустройство дорог: установку и изготовление дорожных знаков, монтаж барьерного ограждения, устройство горизонтальной и вертикальной разметки краской.

Производимые работы имеют высокую гарантию качества, контроль за которым производится аттестованными лабораториями Рязаньавтодора.

В 2009 году приобретено дорожно-строительной техники на сумму более

142 миллионов рублей: асфальтоукладчики, уплотняющие катки, экскаваторы, автомобильные краны, погрузчики, комплекс по заделке трещин и швов, КДМ, разметочная машина.

Начата модернизация асфальтобетонных заводов и выпуск и укладка щебеночно-мастичного асфальтобетона и асфальтобетонной смеси с полимерной добавкой PR PLAST-S, которая снижает колеиность и сдвиг на покрытиях.

Все асфальтоукладчики оборудованы автоматическим слежением за ровностью с заданными вертикальными отметками и поперечным углом наклона плиты. Устройство шероховатой поверхностной обработки на покрытиях выполняется синхронным методом с использованием оборудования «Чипсиллер-26». Это значительно улучшает сцепные качества автомобиля с дорогой, снижает сроки ремонта и себестоимость работ.

Применяются также методы холодного фрезерования рисайклинг, рециклер-ЕМ3200, пневмоинъекционный метод с использованием оборудования «Мадпатчер».

В период хронического недофинансирования дорожной отрасли предприятие продолжает поиск применения новой техники и новейших технологий, что повысит капиталность автодорог и снизит капиталовложения. В 2010 году на ремонт и капитальный ремонт дорог Рязанской области будет оформлен кредит на сумму более 200 миллионов рублей. Потенциал ОАО «Рязаньавтодор» высок, поэтому при своевременном проведении торгов на подрядные работы предприятие способно выполнить объем работ на сумму более двух миллиардов рублей. **Р**

ОАО «Рязаньавтодор»

390047 г. Рязань,

ул. Куйбышевское шоссе, 35

Тел. (4912) 28-95-01

Факс 30-78-52

E-mail: info@avtdor-rzn.ru,

www.avtdor-rzn.ru



Новые подходы к развитию транспортного комплекса

Развитие транспортного комплекса — одно из наиболее важных направлений в работе администрации Тверской области. Региональные власти и департамент транспорта и связи стремятся к созданию качественно новой транспортной инфраструктуры. Для достижения цели применяется три принципа: эффективность расходования средств, прозрачность работы и качество ее выполнения.

Большая протяженность и сильная изношенность дорог Тверской области требуют серьезных финансовых вложений. В условиях недостаточного финансирования упор при ремонте и строительстве дорог региона делается на повышение качества и контроля выполнения работ, разработку четкого плана по развитию дорожной отрасли, а также прозрачность для общества.

Именно поэтому департаментом транспорта и связи Тверской области разработана Программа развития дорожной сети региона, в которой содержится 12 подпрограмм с полным перечнем объектов строительства и ремонта дорог муниципального, регионального и федерального значения до 2030 года. Все 600 объектов проранжированы в приоритетном порядке, что упрощает формирование плана дорожных работ на год. С 2009 года все объекты перед их включением в план рассматриваются Советом по отбору объектов строительства, реконструкции и капитального ремонта автодорог регионального или межмуниципального значения, в который входят представители исполнительной и законодательной власти региона, руководители муниципалитетов и общественность.

Еще один принцип развития дорожной отрасли региона — максимальная открытость деятельности. Совет по отбору объектов — не единственный инструмент для повышения уровня доступности информации о дорожном хозяйстве. В 2009 году внедрена система автоматического управления проектами. Теперь ежедневно на сайте департамента www.dts.tver.ru публикуется актуальная информация о проведении дорожных работ в регионе.

Эффективность

Важный момент в работе по развитию транспортной инфраструктуры — эффективность расходования бюджетных средств. Главной целью на ближайшие годы является приведение в нормативное состояние опорной сети дорог (1 класса). Основная доля капитального ремонта проводится именно на этих трассах. Автодороги 2 класса поддерживаются за счет содержания. Для более эффективного содержания дорог 3 класса в 2010 году принят Закон «О наделении органов местного самоуправления муниципальных образований в Тверской области отдельными государственными полномочиями в дорожной деятельности». С 1 апреля 2010 года муниципальные районы

и некоторые сельские поселения региона будут самостоятельно содержать региональные автодороги 3 класса. Вместе с новыми обязанностями муниципальные образования получают средства областного бюджета в виде целевых субвенций на выполнение необходимых работ. При этом Закон позволит муниципалитетам самостоятельно определять, на какие именно автодороги лучше направить деньги. А поскольку власти на местах лучше знают «болевые точки» своей территории, работы по поддержанию технического состояния дорог, организации и обеспечению безопасности дорожного движения будут проводиться гораздо эффективнее.

Конкуренция перевозчиков

Тверская область переходит на новую форму отношений с перевозчиками. Система, когда область гасила убытки перевозчикам, стала неактуальной. Для автомобильных перевозок были разработаны минимальные социальные требования транспортного обслуживания. Этот порядок определил для каждого района области необходимый минимум рейсов в день в зависимости от численности проживающих в населенном пункте, за который региональный центр перечисляет субсидии в муниципальные районы. Перевозчики определяются на конкурсной основе, и вместо предоставления убытков за услуги льготникам они теперь должны выполнять условия контрактов. За некачественное предоставление услуги перевозчики несут финансовую ответственность. На железнодорожном транспорте действует система государственного заказа, что позволяет сохранять интенсивность движения пригородных поездов и по мере необходимости увеличивать количество рейсов. В 2009 году такая система позволила ввести дополнительные маршруты, которые проходят по 7 муниципальным образованиям.

Активно ведется обновление подвижного состава. Администрацией тверской области для муниципальных транспортных предприятий закупаются современные автобусы, оснащенные системой ГЛОНАСС и приспособленные для людей с ограниченными возможностями. **Т**



Церен ЦЕРЕНОВ,
начальник департамента
транспорта и связи
Тверской области

С 1 апреля 2010 года муниципальные районы и некоторые сельские поселения Тверской области будут самостоятельно содержать региональные автодороги 3 класса



Мост в Кимрах

По дорогам Западной Сибири

Большая часть территории Томской области труднодоступна, так как представляет собой тайгу и болота. Большой импульс для развития региона придаст строящаяся Северная широтная магистраль, которая к 2015 году соединит Пермь и Томск через Ивдель, Ханты-Мансийск, Сургут и Нижневартовск.

В настоящий момент протяженность сети автомобильных дорог общего пользования Томской области составляет 5 359 километров, из них 37 километров — участок федеральной дороги М-53 «Байкал» от Новосибирска до Иркутска, подъезд к Томску. Региональных автомобильных дорог в регионе 3 946 километра. Из них 44,7% — с асфальтобетонным покрытием.

В зимнее время на территории Томской области устраиваются 18 ледовых переправ общей протяженностью 9 497 метров и 12 зимников общей протяженностью 655 километров, из них 365 километров

принадлежат муниципальным образованиям и не входят в региональную сеть автодорог.

На Северной широтной магистрали, которая свяжет Пермь и Томск через Ивдель, Ханты-Мансийск, Сургут и Нижневартовск, продолжается строительство и реконструкция участка Могильный Мыс — Парабель — Каргасок протяженностью 23 километра. Уже закончена реконструкция участка 0 км — 15 км, начата работа на участке 15 км — 30 км. Северная широтная дорога обеспечит круглогодичную связь

Томска с Парабельским и Каргасокским районами и появление автодорожной связи с Александровским районом и г. Стрежевой.

Строительство Северной широтной магистрали вошло в перечень стратегических проектов, выбранных администрацией области для разработки стратегии развития транспортной системы региона до 2025 года. Это проекты, которые делают Томскую область транзитной и создают региону конкурентные преимущества для развития налоговой базы и экономики в целом. Все проекты, в том числе долгосрочные, нашли свое конечное отражение в схеме территориального планирования области и включены в стратегию развития Сибирского федерального округа до 2030 года. ■

Асиновское АТП: энтузиазм работников и уважение пассажиров

Более 60 лет назад, в октябре 1949 года, в маленьком городе Асино Томской области появилось автотранспортное хозяйство. На его базе в 2003 году создано ООО «Асиновское автотранспортное предприятие», миссией которого стала организация пассажирских перевозок автомобильным общественным транспортом по регулярным маршрутам пригородного и междугородного сообщения.

ООО «Асиновское АТП» обслуживает три района Томской области: Асиновский, Первомайский, Верхнекетский, выполняя межмуниципальные пассажирские перевозки Асино — Томск, Томск — Первомайское, Томск — Белый Яр. Автобусы предприятия соединяют более 30 населенных пунктов Асиновского района с его центром.

Для коллектива АТП не существует ни выходных, ни праздничных дней. Энтузиазм характерен для всех его работников. Сегодня здесь трудится около 100 человек, средний возраст сотрудников составляет 40 лет.

Автопарк АТП насчитывает 20 единиц комфортных автобусов импортного и отечественного производства, имеются свои ремонтные мастерские.

Более десяти лет руководит Асиновским АТП Борис Петрович КОЗЛОВ, зарекомендовавший себя как умелый организатор, принципиальный и порядочный человек.

Жители районов знают: транспорт с автовокзалов отправится вовремя и до

места назначения они доедут с комфортом и без хлопот. Этому могут помешать лишь не зависящие от транспортников обстоятельства, например сильные сибирские морозы. Других причин не бывает и быть не должно.

Уважительное отношение к пассажирам — это неизменное правило автотранспортного предприятия. Ответственно относится коллектив АТП и к перевозке льготной категории граждан, доля которых составляет более 30%.

Финансово-экономический кризис затронул и ООО «Асиновское АТП» — снижение пассажиропотока, повышение стоимости запасных частей и горюче-смазочных материалов. Но предприятие нашло выход из сложившейся ситуации, предложив услуги по перевозке сторонним организациям и физическим лицам, а также организовав работу по медицинскому освидетельствованию водителей, техническому осмотру и обслуживанию автотранспорта.



Борис КОЗЛОВ,
генеральный директор ООО «Асиновское автотранспортное предприятие»

В планах на будущее Асиновского АТП — обновление автобусного парка, расширение зоны деятельности (еще два района Томской области) и дальнейшее повышение культуры обслуживания и качества перевозок. ■

ООО «Асиновское автотранспортное предприятие»

636840 Томская область, г. Асино,
ул. Ивана Бувя, 72/3, тел. (38241) 2-50-24
E-mail: aatp@asino.tomsknet.ru

Артерии, ведущие к сердцу Азии

Все начинается с дорог: реализация инвестиционных проектов, рост экономики, расширение межсубъектных и международных отношений территории. Олег СААЯ, министр дорожно-транспортного комплекса и связи Республики Тыва рассказывает, как развивается эта отрасль региона.



В самом центре Азии, в верховьях реки Енисей, находится Республика Тыва. Ее основными путями сообщения, в силу географического положения, являются автомобильные дороги (расстояние от города Кызыла до ближайшей железнодорожной станции — 430 километров).

По долинам и по взгорьям

Тыва — горная страна, высокие отроги занимают более 80% ее территории. И это накладывает свой отпечаток на развитие региональной транспортной сети. Автотрассы проходят через тайгу по сложному рельефу с котловинами и горными массивами — Западными и Восточными Саянами, Танну-Ола, Хемчикским хребтом — пролегают по степям Эрзинского, Тес-Хемского и Овюрского районов.

Протяженность автодорог общего пользования в Тыве составляет около 5 399 километров. Опорная сеть включает 378-километровый участок федеральной трассы М-54 «Енисей» Красноярск — Абакан — Кызыл — государственная граница с Монголией. Остальные транспортные артерии имеют региональное и межмуниципальное значение. В транспортную сеть региона входит 194 мостовых перехода общей протяженностью 8 385,33 погонных метров.

Дороги разные нужны

Республика все еще отстает от большинства других регионов страны по показателям развития сети дорог с твердым покрытием. Их плотность у нас составляет 19 километров на тысячу квадратных километров территории (для сравнения: в Алтае — 0,032, в Хакасии — 41 километр). До сих пор есть целые районы, куда не всегда можно добраться на машине. Правительство Республики Тыва принимает все необходимые меры для решения этой проблемы. На развитие автомобильных дорог общего пользования в 2010 году направлено из бюджета республики 336 миллионов рублей и дополнительно привлекаются бюджетные кредиты на сумму 62,67 миллиона рублей. Эти средства примерно поровну разделятся на строительство дорог республиканского и местного значения.

В 2009 году за счет республиканской целевой программы «Модернизация транспортной системы Республики Тыва на 2009—2010 годы» построено 23,8 километра автодорог республиканского значения, введены в эксплуатацию пять малых железобетонных мостов длиной 72 погонных метров, проведена реконструкция мостового перехода через р. Торгалыг длиной 41,15 погонных метров. Строится автодорога Бояровка — Тоора-Хем, которая соединит жемчужину республики с тувинской «Швейцарией» в Тоджинском районе стоимостью 1 300 миллионов рублей.

Работая на перспективу

В регионе проведена инвентаризация муниципальных дорог, что позволило выявить их техническое состояние, необходимость и очередность ремонта. Основным источником финансирования ремонта опорной сети автомобильных дорог местного значения в муниципальных образованиях Тывы стал транспортный налог, 100% которого, согласно принятому в республике закону, теперь передается в местные бюджеты.

Министерством сформирован ряд основополагающих для отрасли документов: «Концепция транспортной политики Республики Тыва», республиканская целевая программа «Модернизация транспортной системы Республики Тыва на 2009—2014 годы». На выполнение заложенных в них мероприятий по развитию дорожного комплекса предусмотрено свыше 1 300 миллионов рублей. Капитальные вложения будут направлены на строительство и реконструкцию автодорог. В результате реализации намеченных планов опорная сеть республики увеличится на 70 километров. Предусмотрено сооружение моста через реки Енисей протяженностью около 400 погонных метров и Дурген протяженностью 50,2 погонных метра. Помимо этого, будут восстановлены несколько участков дорог общей протяженностью 50 километров и два мостовых перехода суммарной длиной 77,15 погонных метра.

Ряд автодорог, связывающих сельские населенные пункты Тывы с «большой землей», включен в перечень дорожных объектов, финансируемых за счет средств федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010—2015 годы». В настоящее время решается вопрос о внесении списка муниципальных автомобильных дорог республики на субсидирование в рамках государственной программы «Социальное развитие села до 2012 года». В этом случае речь идет о 110 миллионах рублей. ■



Олег СААЯ,
министр дорожно-транспортного
комплекса и связи
Республики Тыва

В Республике Тыва утверждена трехлетняя программа строительных работ, согласно которой финансирование работ ежегодно будет увеличиваться на 30%

ООО «Дорстройпроект» работает на «дороге жизни»

ООО «Дорстройпроект» — проектно-изыскательская организация, одна из профильных ведущих организаций в республике. География ее деятельности охватывает территорию Республики Тыва, юг Красноярского края и Хакасию.



Коллектив ООО «Дорстройпроект»

По проектно-сметной документации ООО «Дорстройпроект» построено более 1 300 километров территориальных автодорог Республики Тыва, а также 2 000 погонных метров мостов и мостовых переходов через большие и малые водотоки.

Свою историю предприятие ведет с 1961 года, когда в Республике Тыва создано проектно-сметное предприятие «Дороги». За это время оно пережило не одну реорганизацию, преобразовавшись в 2008 году в ООО «Дорстройпроект».

Являясь далеко не новичком в своем деле, предприятие располагает штатом опытных специалистов в области изысканий и проектирования автодорог, городских улиц, объектов дорожного хозяйства, малых и средних мостов, противополавиной галереи и водопропускных труб. Большинство из них закончили Кызыльский автодорожный техникум и продолжают учебу в вузах Москвы, Томска, Новосибирска, Красноярска.

ООО «Дорстройпроект» сотрудничает с Кызыльским автодорожным техникумом. Студенты приглашаются на производственную практику; с преподавательским составом проводятся консультации по внедрению программного комплекса CREDO.

Опыт работы

Предприятием накоплен немалый опыт инженерно-геологических и геодезических изысканий и проектирования объектов, возводимых в суровых климатических условиях, сейсмичных районах, на территории вечной мерзлоты, на участках слабых грунтов и болот.

За плечами проектировщиков — разработка проектной документации на реконструкцию автомобильной дороги Абакан — Ак-Довурак общей протяженностью 217 километров, объекты федерального значения: восстановительный и капитальный ремонт трассы М-54 «Енисей» (Красноярск — Абакан — Кызыл — Госграница) на участках протяженностью 200 километров. По разработанной проектной документации построены: противополавиная галерея протяженностью сто погонных метров, хозяйственные базы дорожных организаций республики, перевалочная база УПТК на железнодорожной станции Минусинск, а также квартал жилых домов в г. Кызыл.

Проекты 2009 года

В прошедшем году ООО «Дорстройпроект» выполнило проектно-изыскательские работы по 22 контрактам на общую сумму около 40,5 миллиона рублей.

Одним из главных проектов года стало удлинение противополавиной галереи на трассе М-54 «Енисей», которая проходит по территории природного заповедника краевого значения Ергаки. Жители Республики Тыва называют эту трассу «дорогой жизни». Значение трассы велико, поскольку она обеспечивает выход к госгранице с Монголией. А поскольку лавиноопасный участок находится на территории парка Ергаки, строительный проект требовал прохождения экологической экспертизы. Все это взяли на себя специалисты ООО «Дорстройпроект».

Кроме того, в 2009 году силами предприятия были выполнены проекты на строительство автомобильного моста протяженностью 72 метра через реку Тоора-Хем в Тоджинском кожууне; мостового перехода через реку Чаты протяженностью 36 метров; автодороги Бояровка — Тоора-Хем протяженностью пять километров; подъезда к озеру Дус-Холь протяженностью 12,3 километра.

Также ООО «Дорстройпроект» в прошедшем году разработало документацию

на реконструкцию подъезда к селу Торгалык протяженностью 7,5 километра, ремонт и реконструкцию автодорог и городских улиц (в общей сложности около 20 километров), выполнило геодезические, геологические, экологические и гидрометеорологические изыскания.

В текущем году специалисты предприятия приступили к разработке проекта реконструкции ул. Магистральная в г. Кызыл протяженностью четыре километра. В планах — проект строительства мостового перехода через реку Барлык протяженностью около 30 метров.

Развитие и расширение

Кроме всего прочего, итогом прошедшего года для ООО «Дорстройпроект» стало вступление в саморегулируемые организации НП «Проекты Сибири» и НП «Изыскательские организации Сибири».

В настоящее время предприятие расширяет производство маркшейдерского обеспечения горных работ. Планируется открыть отдел межевания. Также в планах — разработка экологических проектов. Обновляется материальная база: закупаются компьютерные программы нового поколения, техника для выполнения геологических и геодезических изысканий.

Понимая свою социальную ответственность, руководство ООО «Дорстройпроект» в кризисное время старается помогать с трудоустройством выпускникам и студентам профильных учебных заведений. Благодаря тому, что в 2009 году объемы работ выросли примерно в 4,5 раза по сравнению с предыдущим годом, у предприятия есть возможность открывать новые вакансии.

Предприятие участвует и в общественной деятельности: вносит свой вклад в реконструкцию мемориального комплекса участникам Великой Отечественной войны в г. Кызыл, принимает участие в культурных и спортивных мероприятиях предприятий дорожной отрасли Республики Тыва. ■

ООО «Дорстройпроект»

667000 Республика Тыва, г. Кызыл,
ул. Интернациональная, 62

Тел. (39422) 3-13-66

Факс 3-02-01

E-mail: guppsb@yandex.ru

Покорители горных перевалов и рек Дзун-Хемчикского кожууна

ГРУП «Чаданское ДРСУ» — сегодня самое крупное дорожно-строительное предприятие Дзун-Хемчикского кожууна (района) Республики Тыва. В этом году оно отмечает свое 60-летие. О достойной истории дорожников, построивших почти все основные трассы в кожууне, о развитии и о коллективе рассказал нашему журналу директор Чаданского ДРСУ Владимир КУУЛАР.

Дзун-Хемчикский кожуун находится в западной части Республики Тыва. Чадан — единственный город района, включающего также 11 сельских поселений.

В 1950 году решением Тувинского исполкома здесь был образован районный дорожный отдел, руководителем которого стал Василий СИДОРЕНКОВ. Сейчас трудно представить, что тогда работы проводились одним человеком с помощью лошади и телеги.

С 1955 по 1958 годы отдел, расположенный в здании администрации кожууна, возглавлял Серин-оол Сарыглар. Материальная база, конечно, все еще оставляла желать лучшего.

В 1960 году РДО получил статус дорожно-эксплуатационного участка №1030, переименованный в дальнейшем в ДУ №336.

В 1965—1966 годах техническое состояние предприятия улучшилось, возросли объемы работ. На отдельной территории, где и сейчас располагается ДРСУ, начали обустривать производственную базу: возвели административное здание, гаражи и механические мастерские.

Построенные дороги и мосты

С 1950 года коллективом Чаданского ДРСУ выполнены значительные объемы капитального строительства дорог. Проложены трассы: Чадан — Хандагайты протяженностью 48 километров, Чадан — Ийме (42 километра), Чадан — Суг — Аксы (26 километров), Чадан — Хондерегай, Чадан — Чыраа-Бажы, Чадан — Хорум-Даг (10 километров), Хандагайты — Мугур — Аксы. Проведены подъезды к сельским поселениям Чаа-Холь и Теве-Хая. Построены дороги Чадан — Бажын — Алаак (13 километров) и Суг — Аксы — Баян-Тала (13,8 километра).

Стоит отметить несколько интересных строек. В 1970-х годах по договору с Тувинским отделением Абакана рабочие

Чаданского ДРСУ взорвали перевал на автомобильной дороге Чадан — Сут-Холь, бульдозерами вычистили более 80 тысяч кубических метров породы и обустроили дорогу.

Есть в арсенале коллектива предприятия и мосты, в основном деревянные. Это переход протяженностью 126 метров через реку Хемчик, а также через реки Шеми, Хорум-Даг, в Сут-Хольском кожууне через реку Кара-Суг.

В 60-х годах прошлого века построен деревянный мост длиной 70 метров через Хемчик на автомобильной дороге между Барун-Хемчикским и Бай-Тайгинским кожуунами. В 70-х — мост длиной 75 метров через реку Чадан в селе Бажын-Алаак. Он функционирует и сейчас.

Для сооружения 126-метрового моста через Хемчик были использованы железные столбы. Более 800 погонных метров конструкций завезли на автомашинах из Красноярска. Для установки этих столбов в русло реки потребовался военный паром — на нем нужно было разместить бурильную установку. Возглавлявший в то время совхоз Александр Топаевич Шалы помог сотрудникам Чаданского ДРСУ, запросив паром в Министерстве обороны СССР. Установив на пароме специальное оборудование, дорожники забивали железные столбы в землю под водой на глубину 5—8 метров. При строительстве были использованы 234 бревна. Мост был успешно сдан в августе 1979 года и получил хорошую оценку специалистов. На этом объекте вместе с коллективом Чаданского ДРСУ трудилась бригада из 10 человек из Хакасии.

В 1980 году Чаданское ДРСУ получило в свое распоряжение новый асфальтобетонный завод. В 1993 году производственная база пополнилась дробильно-сортировочной установкой.

На протяжении всего развития предприятия большую помощь ему оказывало Управление автомобильных дорог Респуб-

лики Тыва «Тываавтодор», по мере возможности выделяло ДРСУ новую технику.

Сегодня коллектив занимается эксплуатацией автодорог в кожууне и с честью справляется с новыми задачами.

Коллектив предприятия

Отдельно нужно перечислить старейших работников дорожного хозяйства кожууна: Дуктуг-оол Кара-Сал, Шуур-оол Монгуш, Ахат Газизов, Ондар Чаландай, Долаан Очур, Доржу Монгуш, Донгак Папаш, Оюн-оол Баазан, Леонид Виллисов, Онер-оол Монгуш, Николай Дерянков, Николай Сат. Большой вклад в становление ДРСУ внес ветеран Великой Отечественной войны Николай Григорьевич Дураев. Стали ветеранами труда Донзак Кошкар-оол — водитель спецмашины, работал с 1971 по 2000 год, Владимир Ховалыг — мастер ИССО (с 1980 по 2000 год), Чамныг-оол Ондар — главный инженер (с 1982 года), Анатолий Доржу — мастер автомобильных дорог (с 1979 по 2003 год), Нурсат Монгуш — мастер автомобильных дорог, заместитель начальника по эксплуатации (с 1977 по 2000 год).

Достоинны упоминания инженерно-технические работники: инженер Иван Колчанаев, начальник ПТО Валентина Монгуш, главный бухгалтер Александра Арзылан, мастер Алдын-Херел Куулар. В данное время показали себя лучшими специалистами: главный бухгалтер Надежда Монгуш, бухгалтер расчетной группы Александра Ондар (ветеран труда), машинист автогрейдера Хуреш-оол Шунней, машинист погрузчика Артем Тюлюш, мастер асфальтобетонного завода Василий Ондар, механик асфальтобетонного завода Алдар-оол Монгуш, главный инженер Олег Насык-оол, водители Маадыр Монгуш, Антон Монгуш, Дмитрий Монгуш, дорожные рабочие Май-оол Ооржак, Артыш Донгак. **Р**

ГРУП «Чаданское ДРСУ»

668110 Республика Тыва, г. Чадан,
ул. Чургуй-оола, 22
Тел. (39434) 21-247
Факс 21-263

Бояровка — Тоора-Хем: дорога чести

Сооружение дорог в Республике Тыва — дело особенное. А на ее горно-таежной и болотистой территории, такой как в Тоджинском районе, совершенно уникальное. Здесь сегодня прокладывается трасса Бояровка — Тоора-Хем, аналогов которой нет нигде в России. Строительство ведет Государственное учреждение механизации работ.



Валерий КОНГАР,
генеральный директор ГУМР

Генеральный директор ГУМР Валерий Николаевич КОНГАР говорит, что благодаря уже построенным 56 километрам путь в районный центр сократился с двух недель до 10 часов. Дорога открывает хорошие перспективы для экономического роста республики, привлечения туристов в нетронутую цивилизацией удивительной красоты местность. А главный инженер предприятия Вячеслав Николаевич АНФАЛОВ рассказывает об особенностях применяемой технологии.



Вячеслав АНФАЛОВ,
главный инженер ГУМР

? *Валерий Николаевич, расскажите, прежде всего, о вашем предприятии.*

— Наша организация создана в мае 1979 года в составе Министерства мелиорации и водного хозяйства РСФСР, в Республике Тува входила в объединение «Туваводмелиарация». В 1997 году переименована в Государственное учреждение механизации работ. А постановлением Правительства России от 2006 года оно выведено из состава Министерства сельского хозяйства РФ и преобразовано в отдельное

государственное учреждение механизации работ. Сейчас это самостоятельное предприятие, специализирующееся на проведении дорожно-строительных работ.

? *Какие объекты построены в Тыве силами ГУМР?*

— Первоначально мы занимались работами по орошению полей, сооружением оросительных систем, каналов, дамб, водозаборов, плотин. С 1995 года сосредоточились также на дорожном строительстве.

К примеру, в Монгун-Тайгинском районе специалисты ГУМР прокладывали дорогу через перевал к районному центру, который был отрезан от столицы республики и других населенных пунктов. Сообщение осуществлялось только по воздушным путям. Занимались сооружением подъездов к мостам, делали водоотбивную дамбу.

С 1999 года начали строительство трассы Бояровка — Тоора-Хем в Тоджинском районе. И вот уже более 10 лет ведем эти работы.

? *В чем особенность этой трассы?*

— Эта дорога протяженностью 160 километров проходит по тайге. Прокладывать трассу мы начали с сотого километра от поселка Тоора-Хем. В те годы автотранспорт добирался до этой местности в течение двух недель — такая сложная и труднопроходимая эта территория. А сегодня мы можем преодолеть то же самое расстояние за 10 часов.

У нас говорят: «Кто не был в Тоджинском районе, тот не видел Тывы». Здесь расположены несколько десятков прекрасных озер, где водится рыба таймень, линок, которой больше нет нигде в Сибири да и вообще в России. Высокогорные перевалы, перепады высоты до 3 000 метров, совершенно неосвоенная тайга, чистейшая река Енисей. Все это Тоджинский район, по красоте много превосходящий горный Алтай.

Дорога проходит к границам Красноярского края и Иркутской области. До-

Автодорога Бояровка — Тоора-Хем общей протяженностью 156 километров прокладывается в Тоджинском районе Республики Тыва. В 2009 году сдан в эксплуатацию участок 32—49 километр

ставка грузов в этот район раньше также осуществлялась в основном водным и воздушным транспортом. Сейчас в республике воздушный транспорт отсутствует, нет собственных самолетов, для доставки по рекам осталось всего два теплохода «Заря». Поэтому дорога здесь жизненно необходима. К тому же она позволит многократно повысить туристский потенциал республики, обеспечит увеличение туристского потока. Будет преодолен фактор оторванности территории.

В 2009 году мы сдали в эксплуатацию участок 32—49 километр. Эти 17 километров мы прокладывали три года по горно-таежной, болотистой территории.

Всего за 11 лет построено 56 километров: с 100 по 156. Финансирование работ велось за счет средств федерального и республиканского бюджетов. Теперь объявлен тендер на участок 27—32 километр.

? Вячеслав Николаевич, каким способом ведется строительство в столь сложной местности?

— Трассу мы прокладываем в соответствии с проектом, повторюсь, через тайгу и болота. Работа предполагает вырубку деревьев, выкорчевку, очистку территории.

Прежде чем заложить грунт на заболоченном участке, мы устраиваем лежневку: укладываем двойной слой бревен (диаметром 40 сантиметров), закрепляем их колесобойным брусом. В некоторых местах лежневой настил из бревен достигает высоты 1,2 метра. Стройка идет в основном в зимнее время, так как летом там не проехать и не провезти материалы.

С 100 километра мы прокладываем дорогу пятой категории: основание гравийное, тип покрытия — щебеночно-песчаная смесь. Асфальт не предусмотрен, поскольку нет возможности его доставить, а для производства на месте нет материалов. При этом приходится преодолевать очень большие уклоны — до 150 промилле.

? Какими кадровыми и технологическими ресурсами располагает предприятие?

— Сегодня коллектив предприятия насчитывает 120 человек, из них 32 — инженерно-технические работники. В штате предприятия есть геолог, сметчик, специалист лаборатории.



Производственная база ГУМР расположена на территории пяти гектаров. Здесь размещены административно-бытовые помещения, заправочная станция, ремонтно-механические мастерские, боксы для стоянки техники, стационарная пиломорама, склады. Есть дорожная лаборатория, которая при строительстве ежедневно контролирует качество грунта в карьере.

Район, в котором мы работаем, характеризуется достаточно сложными природными условиями, поэтому технический парк укомплектован машинами с высокой проходимостью. Это грузовые автосамосвалы марок КраЗ, вездеходы на базе «Урал» и «КамАЗ». На участки работ горюче-смазочные материалы доставляются бензовозами. Для перемещения людей используем «вахтовки» также на базе «Уралов». В нашем распоряжении гусеничная техника, тракторы, бульдозеры, болотоход. Есть тяжелый автогрейдер, три экскаватора ЭО-4111, гидравлический экскаватор 5126, порядка десяти машин малой механизации для перемещения ИТР. Также есть дизельная электростанция, сварочные агрегаты и специальная оснастка.

При проведении работ на отдаленной территории мы передислоцируем технику и обустраиваем базу. Например, на строительстве участка 32—49 километр в тайге были построены жилые и рабочие помещения, столовая, баня, мастерская. При этом на каждом следующем участке обустраиваем новую базу, создаем условия для рабочих. В среднем на такой базе проживает и трудится порядка 40 человек.

Справка

Государственное учреждение механизации работ создано в мае 1979 года в составе объединения «Туваводмелиорация» Министерства мелиорации и водного хозяйства РСФСР. Тогда предприятие специализировалось на проведении работ по орошению полей, сооружении оросительных систем, каналов, дамб, водозаборов, плотин. С 1995 года выполняет строительство автодорожных объектов. В 1997 году перешло в ведомство Министерства сельского хозяйства РФ. С 2006 года постановлением Правительства РФ преобразовано в самостоятельное учреждение.

? Валерий Николаевич, на каких еще объектах, кроме трассы Бояровка — Тоора-Хем, трудится коллектив предприятия?

— С ноября 2009 года мы осуществляем строительство моста протяженностью 60 метров через реку Тоора-Хем. Старый мостовой переход, введенный в эксплуатацию еще в 1953 году, исчерпал свой ресурс. Мы возвели новый, на свайном основании и с деревянным настилом. В марте 2010 года объект был открыт. Стоит отметить, что его мы построили за достаточно короткое время — всего за четыре месяца. Пришлось работать зимой, в тридцати-сорокаградусные морозы, чтобы выдержать установленные сроки и освоить выделенные средства.

Сегодня в связи со сложными экономическими условиями федеральное финансирование новых объектов приостановлено. Поэтому продолжение строительства трассы Бояровка — Тоора-Хем будет вестись за счет средств республиканского бюджета, которых недостаточно. На прокладку пятикилометрового участка требуется 40—45 миллионов рублей, лишь половину из них обеспечит регион.

Для нас строительство этой дороги, можно сказать, дело чести. Мы хорошо знаем специфику работ в горно-таежной местности, привыкли трудиться в сложных условиях и готовы довести трассу до конца. Однако сегодня все зависит от финансирования. **Р**

Ирина СИЛС

Государственное учреждение механизации работ

667010 Республика Тыва, г. Кызыл,

ул. Энергетиков, 4

Тел./факсы: (39422) 5-38-48, 5-38-74

E-mail: gumr@yandex.ru

Мастера ремонтных работ

Сарыг-Сепское ДРСУ ведет свою историю с 1948 года, когда при исполкоме райсовета начал работу дорожный отдел, где трудились всего три человека. С годами организация комплектовалась техникой, возрастала штатная численность. К началу 90-х годов здесь трудились уже 120 человек. С 1993 года предприятие реорганизовано в ТОО «Сарыг-Сепское ДРСУ», а с 1999 года — в ООО «Сарыг-Сепское ДРСУ».

Сарыг-Сепское ДРСУ базируется на востоке Республики Тыва. В его ведении находятся дороги республиканского значения постоянного пользования и автозимники, где проезд автомобильным транспортом повышенной проходимости осуществляется только в зимнее время. Общая протяженность обслуживаемых дорог — 196 километров.

Значимая часть работы предприятия — обслуживание паромной переправы через реку Малый Енисей, соединяющей районный центр Сарыг-Сеп и поселения, расположенные на левом берегу реки. В зимнее время здесь ведется эксплуатация и обслуживание ледовой переправы. Эту переправу Сарыг-Сепское ДРСУ эксплуатирует со дня создания организации (за исключением периодов паводков) и за время работы накопило огромный опыт.

Кроме того, Сарыг-Сепское ДРСУ содержит четыре моста длиной 40—70 метров, построенные еще в середине XX века. Три года назад с отличным качеством был проведен их капитальный ремонт с заменой всех деревянных конструкций: пролетных строений, настилов, перил и т.д. Сегодня строителей таких мостов не найти — опыт утерян. Лишь в глубинке остались мастера. Ремонт таких мостов можно назвать предметом гордости предприятия.

Также одним из наиболее интересных объектов Сарыг-Сепского ДРСУ можно считать строительство участка автозимника Бояровка — Тоора-Хем протяженностью семь километров, где приходилось возводить насыпи на болотах. Работы велись с нуля и в сложных условиях, напоминающих советские молодежные стройки, когда главным двигателем работы был энтузиазм.



Ремонт моста через реку Сой

Значимость работы Сарыг-Сепского ДРСУ для жизнеобеспечения района и республики очень высока, потому что воздушный и речной транспорт, стабильно работавший в советские годы, сейчас в регионе отсутствует, и доставка каменного угля для отопления, продуктов питания, круглосуточное сообщение с районным центром (где находятся больница, школы, магазины, пожарная часть, милиция и прочее) осуществляются исключительно по автомобильным дорогам. Важно, что Сарыг-Сепское ДРСУ находится непосредственно в центре района, дороги которого обслуживает, поэтому специалисты предприятия могут оперативно решать возникающие проблемы. ■

ООО «Сарыг-Сепское ДРСУ»

668400 Республика Тыва, с. Сарыг-Сеп,
пер. Первомайский, 20
Тел.: (39432) 22-490, 22-403
E-mail: s-sdor@bk.ru

СОБЫТИЯ

Тыва планирует увеличить мощность Кызылской ТЭЦ

Альтернативным решением проблемы энергодефицита в Тыве может стать завершение строительства дополнительных мощностей на существующей Кызылской ТЭЦ.

Речь идет о возобновлении замороженного проекта строительства 15-го и 16-го котлов с паровыми турбогенераторами номинальной мощностью по 12 МВт каждый. Как сообщает официальный сайт правительства Республики Тыва, 1 апреля глава региона Шолбан КАРА-оол рассмотрел возможность возвращения к реконструкции ТЭЦ на встрече с энергетиками республики. По информации директора ОАО «Кызылская ТЭЦ» Андрея ТРОЦАНА, проект расширения предприятия утвержден еще в 1989 году. Работы по его реализации начались в 1991 и прекратились в 2003 году из-за отсутствия финансирования. За этот период на 80% была выполнена строительная часть — в частности, построен ряд производственных и служебных зданий, приобретена часть оборудования, в том числе тур-

бины, дымососы, линия топливоподачи и другие агрегаты. Работы остановились на стадии подготовки к монтажу одного из двух котлов, 15-го.

На сегодня Кызылская ТЭЦ является единственным источником генерации в энергосистеме республики с установленной электрической мощностью 17 МВт и тепловой мощностью около 300 Гкал/час. При этом вырабатываемой электроэнергии предприятию едва хватает на собственные нужды. Между тем, по составленному еще РАО «ЕЭС» прогнозу, планируемое социально-экономическое развитие региона предполагает прирост энергопотребления минимум на 60 млн кВт ежегодно — до 1,5 млрд кВт в 2015 году. Что касается тепловой энергии, то с учетом строительного бума последних двух лет производимых ТЭЦ

объемов давно уже недостаточно для подключения новых потребителей.

Ввод в эксплуатацию 15-го котла и турбины, по расчетам специалистов, позволит ТЭЦ дополнительно выдавать 12 мегаватт электроэнергии и 104 Гкал/час тепла. Монтаж турбоагрегата оценивается специалистами примерно в 800 миллионов рублей и два года работы. У ТГК-13, которой принадлежит 100% акций Кызылской ТЭЦ, таких средств нет.

Одним из выходов, позволяющих консолидировать усилия энергетиков и властей по реанимированию проекта, специалисты правительства Тувы считают создание на базе недостроенного энергоблока Кызылской ТЭЦ государственного унитарного предприятия. По результатам разговора премьер поручил Минпромэнерго РТ проработать вместе с ТГК-13 вариант создания ГУП на базе части имущества ТЭЦ для строительства новой мощности. ■

Перспективы — в воздухе

Наиболее активно в транспортном комплексе Республики Хакасия развивается отрасль авиасообщения. Уже сегодня аэропорт Абакан может принимать воздушные суда всех классов без ограничений.

Аэропорт Абакан — объект федерального значения. В силу особенностей географического расположения он является основным и запасным для аэропортов Красноярск и Новосибирск. Регулярные авиарейсы выполняются в Москву, Барнаул, Владивосток, Красноярск, Норильск. Удобное расписание позволяет воспользоваться стыковыми рейсами как по России, так и за рубеж. Современное оборудование дает возможность приобретать авиабилеты в любую точку мира, в том числе и электронные.

Программа развития аэропорта

Реконструкция и переоснащение аэропорта Абакан позволит в будущем привлечь к сотрудничеству авиаперевозчиков, выполняющих полеты из центральных районов страны в Дальневосточный регион, а также в страны Юго-Восточной Азии.

В целях привлечения перевозчиков минтранс Хакасии проводятся переговоры с представителями заинтересованных авиакомпаний, что уже в ближайшее время позволит сделать доступным для жителей республики «сквозной» тариф на перелет в города европейской части страны.

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» предусмотрены мероприятия по реконструкции аэропорта в период 2010—2013 годов. На эти цели будет выделено около двух миллиардов рублей.

В перспективе планируется создание альтернативной авиационно-технической базы (АТБ) по обслуживанию воздушных судов, реконструкция асфальтобетонного покрытия, влетно-посадочной полосы и замена светосигнального оборудования.

Наземный транспорт

Железнодорожным сообщением в Республике Хакасия охвачено 33 населенных пункта. Участие правительства региона в развитии данного вида транспорта в 2009 году: в стадии согласования находится соглашение между правительством Республики Хакасия и ОАО «Российские железные дороги» на 2010 год; министерством заключен государственный контракт на перевозки пассажиров в пригородном сообщении и предусмотрены расходы в республиканском

бюджете Хакасии на компенсацию убытков за предоставление услуг по тарифам, регулируемым правительством Республики Хакасия, в размере 22 миллионов рублей.

Из 282 населенных пунктов в Хакасии 218 имеют автобусное сообщение, другие либо расположены на небольших расстояниях от остановочных пунктов на автомобильных магистралях, либо жители этих населенных пунктов имеют возможность использовать ведомственный транспорт.

Минтранс Хакасии организованы пассажирские перевозки на 45 междугородных внутриреспубликанских автобусных маршрутах протяженностью около 7 000 километров; 26 пригородных автобусных маршрутов протяженностью более 600 километров; а также 30 межсубъектных автобусных маршрутов протяженностью более 9 000 километров.

Одна из главных проблем государственных унитарных предприятий автомобильного транспорта Республики Хакасия — большой износ подвижного состава (70—85%). В 2009 году было приобретено девять автобусов.

Сеть автодорог

Протяженность всей сети автомобильных дорог Республики Хакасия составляет более 2,9 тысячи километров. Плотность автомобильных дорог — 47 километров на тысячу квадратных километров. Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием — более 95%.

В 2009 году велось строительство автодороги Абакан — Большой Ортон — Таштагол с подъездом к Междуреченску на участке В. Теи — Шора — Изыхол за счет средств федерального и республиканского бюджетов. На строительстве этого объекта в 2009 году было освоено более 60 миллионов рублей.

С 2009 года действует долгосрочная республиканская целевая программа «Совершенствование автомобильных дорог общего пользования Республики Хакасия в 2009—2011 годах». Полное освоение выделенных средств позволило отремонтировать более 26 километров автомобильных дорог общего пользования. Также были введены объекты строительства и реконструкции общей протяженностью более семи километров.

Кроме того, был выполнен ряд мероприятий в рамках реализации ведомственной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования Республики Хакасия на 2009—2011 годы». Объем выделенных средств в 2009 году составил 3,345 миллиона рублей. ■



Александр ЕГОРОВ,
министр транспорта
и дорожного хозяйства
Республики Хакасия

Минтранс Хакасии проводит переговоры с представителями заинтересованных авиакомпаний, что позволит сделать доступным для жителей республики «сквозной» тариф на перелет в города европейской части страны

Стратегический путь через Хабаровский край

Министерство промышленности, транспорта и связи Хабаровского края — о приоритетных задачах развития транспортной инфраструктуры.



Мост от Хабаровска к Еврейской автономной области

Транспортный комплекс

В сфере железнодорожного транспорта края, в соответствии с разработанной Правительством РФ концепцией освоения регионов Дальнего Востока, основным направлением развития является использование «Северного широтного хода». Он включает перевалку внешнеторговых грузов через Ванино-Совгаванский транспортно-промышленный узел (ВСГТПУ), что открывает широкие возможности для переработки угля, леса, нефтепродуктов, руды, а также импортных перевозок глинозема и контейнеров. ВСГТПУ предусматривает взаимоувязанное развитие мощностей двух портов (Ванино и Советская Гавань), припортовой и железнодорожной инфраструктуры, энергетической и социальной инфраструктуры, строительство автомобильных дорог и новых промышленных производств. Один из путей комплексного развития ВСГТПУ — создание портовой особой экономической зоны на базе морского порта Советская Гавань.

Сегодня Дальневосточной железной дорогой реализуются важнейшие проекты по ликвидации барьерных мест, ограничивающих рост грузоперевозок. К таким проектам относятся: реконструкция грузовых станций Хабаровск-2, Комсомольск-на-Амуре, удлинение путей станций на всем протяжении Транссибирской магистрали и другие. Реконструкция железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля, ведущаяся с 2008 года, позволит увеличить пропускную и провозную способность на данном участке, ликвидировать «барьерное» место на пути основных грузовых маршрутов БАМа.

Для сохранения безопасного авиатранспортного сообщения в соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» продолжается строительство новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту Николаевск-на-Амуре, завершена реконструкция ИВПП-2 в аэропорту Хабаровск. Отраслевой про-

граммой на период 2010—2015 годы предусмотрены инвестиции из федерального бюджета в сумме 6,9 миллиарда рублей на реконструкцию ИВПП-1 и других элементов аэродрома Хабаровск Новый. Кроме этого, в Федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года» заложено проведение реконструкции ВПП в аэропортах Чумикан, Охотск, расширение аэропорта Богородское.

Дорожное хозяйство

В общем объеме перевозок всеми видами транспорта в крае на долю автомобильного транспорта приходится 65% грузовых и 81% пассажирских перевозок.

Сформировавшаяся к настоящему времени сеть автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в крае имеет незавершенный характер и не обеспечивает круглогодичного автотранспортного сообщения наиболее развитых в экономическом отношении южных и центральных районов края с его северной частью. В условиях увеличения транспортного потока, повышения его грузоподъемности особую тревогу вызывает состояние автомобильных дорог, которые были построены ранее под нагрузку, значительно меньше существующих. Поэтому строительство новых, ремонт и содержание существующих дорог — основная составляющая в экономике Хабаровского края.

Большие надежды возлагаются на Федеральную целевую программу «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 2008—2013 годы», в которой определены и сегодня реализуются следующие направления развития краевой дорожной сети:

- строительство автомобильной дороги Хабаровск — Лидога — Ванино с подъездом к городу Комсомольск-на-Амуре. Сооружение этой трассы протяженностью 329 километров должно быть завершено к 2013 году;

- строительство и реконструкция автодороги Селихино — Николаевск-на-Амуре (проходит по территории трех районов и является единственной наземной транспортной связью столицы края и Комсомольска-на-Амуре с населенными пунктами в нижнем течении Амура, портами Де-Кастри и Николаевск-на-Амуре);

- строительство автодороги Комсомольск-на-Амуре — Березовый — Амгунь — Могды — Чердомын, которая обеспечит связь краевого центра и Комсомольска-на-Амуре с муниципальными центрами Верхнебуреинского района и района им. Полины Осипенко;

- строительство автодороги Аян—Нелькан—Югоренок (граница Республики Саха (Якутия), начать которое планируется в 2011—2013 годы).

За два года реализации программы освоено 4 700,7 миллиона рублей, что позволило ввести в эксплуатацию 76,4 километра дорог и 542,44 погонных метра мостов. ■

Несмотря на наличие всех видов транспорта, транспортная сеть на территории края расположена крайне неравномерно, что вызвано исторически сложившимся развитием производительных сил и размещением населения. Наиболее освоена всеми видами транспорта южная часть Хабаровского края

ОАО «Дальстроймеханизация»: быть на шаг впереди

ОАО «Дальстроймеханизация» — мобильная комплексная строительная компания, одна из крупнейших на Дальнем Востоке. География ее деятельности охватывает обширную территорию от Сибири до Сахалина.

Предприятие ведет историю с 1960 года, когда была основана «Мехколонна-89» треста «Сибстроймеханизация», как ОАО «Дальстроймеханизация» работает с 1997 года. В том же году руководителем компании стал Федор ГЛУШКОВ — почетный строитель России, почетный транспортный строитель, почетный работник Российского автотранспортного союза, прошедший на этом предприятии путь от мастера в «Мехколонне-89» до главного инженера (в 1985 году) и затем генерального директора.

Важнейшие стройки

За годы работы предприятие принимало участие в крупных проектах в сфере автодорожного, железнодорожного и промышленного строительства (БАМ, федеральные автодороги «Амур», «Восток», Харанорский и Ерквецкий угольные разрезы и пр.), в международных проектах по освоению шельфа о. Сахалин (Сахалин-1, Сахалин-2) и многих других.

В числе текущих объектов компании — автодорога Лидога — Ванино с подъездом к г. Комсомольску-на-Амуре. Дорога имеет важное стратегическое и экономическое значение, является транспортной артерией юго-востока Дальневосточного региона России. Здесь специалисты ОАО «Дальстроймеханизация» выполняют полный комплекс работ под ключ.

По заказу ОАО «Мечел» компания осуществляет комплекс работ по стро-

ительству подъездных путей к Эльгинскому месторождению коксующихся углей: возведение земляного полотна из скальных грунтов в условиях вечной мерзлоты со строительством притрассовой автодороги.

Кроме того, ОАО «Дальстроймеханизация» принимает участие в строительстве Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината.

Значимым для предприятия является участие в проектах подготовки к саммиту АТЭС в 2012 году (Приморский край).

Конкурентные преимущества

Преимущества ОАО «Дальстроймеханизация», позволяющие компании выигрывать торги на строительство с обязательными условиями сокращения сроков и снижения затрат, — это применение прогрессивных технологий и материалов, совершенствование вахтового метода организации работ, создание и совершенствование системы качества по международному стандарту ISO-9001-2000 на строительстве объектов. В компании ведется обновление парка высокопроизводительными машинами импортного и отечественного производства.

В настоящее время портфель заказов ОАО «Дальстроймеханизация» полностью укомплектован. Предприятие постоянно наращивает объемы производства, расширяет сферу деятельности.

Кадровая политика

Привлекать специалистов предприятие начинает еще со студенческой скамьи, организуя производственную практику. Они проходят стажировку как на строительных участках ОАО «Дальстроймеханизация», так и в офисе. Ежегодно инженерно-технические работники проходят курс повышения квалификации.

На предприятии работает более 20 трудовых династий. Такая приверженность к компании — лучшее доказательство социальной ориентированности предприятия, которое мотивирует сотрудников не только стабильной выплатой зарплаты, но и широким спектром нематериальных факторов.

Достоинная репутация

ОАО «Дальстроймеханизация» в течение ряда лет было отмечено дипломами всероссийских конкурсов на лучшую строительную организацию и награждено специальным знаком «Лидер строительного комплекса России». Предприятие ежегодно включают в рейтинг 100 лучших строительных организаций России. Деятельность сотрудников также отмечена правительственными наградами, многочисленными грамотами и благодарностями.

ОАО «Дальстроймеханизация» принимает активное участие в социальной жизни Дальнего Востока: помимо участия в строительстве социально значимых объектов, компания оказывает спонсорскую помощь детским домам, школам, спортивным и другим организациям.

Высокий профессионализм и социальная активность предприятия позволили ему завоевать хорошую репутацию, в основе которой лежит доверие партнеров, властей и жителей Дальневосточного региона. Цель компании — сохраняя лидерство в Дальневосточном регионе, создавать общественные ценности, несущие комфорт местному населению. **Р**



ОАО «Дальстроймеханизация»

680042 г. Хабаровск, ул. Воронежская, 129

Тел. (4212) 76-25-76

Факс 76-25-77

E-mail: admin@dalsm.ru

Речной транспорт для важных грузов

На сегодня единственным полноценно функционирующим предприятием по перевозке грузов речным транспортом в Комсомольске-на-Амуре является ООО «Речной порт». Компания обслуживает портпункты реки Амур.



Александр БОГОМОЛОВ,
директор ООО «Речной порт»

ООО «Речной порт» было зарегистрировано в Комсомольске-на-Амуре 2 июня 2008 года. Предприятие осуществляет грузовые перевозки и перевалку грузов по реке Амур. В частности, организация принимает участие в реализации госпрограммы «Северный завоз» (ежегодный комплекс мероприятий по обеспечению территорий Крайнего Севера и Дальнего Востока основными жизненно важными товарами, прежде всего продовольствием и нефтепродуктами, в преддверии зимнего сезона). Также «Речной порт» участвует в перевозке грузов для строительства газопровода Сахалин — Хабаровск — Владивосток и выполняет другие заказы.

До образования ООО «Речной порт» эти работы выполняли ОАО «Амур-

Порт», ООО «Комсомольский-на-Амуре речной порт», которые в настоящее время являются банкротами с конкурсным управлением и находятся в стадии ликвидации.

Таким образом, единственным предприятием с нормальным функционированием по перевозке грузов речным транспортом в Комсомольске-на-Амуре является ООО «Речной порт».

Добыча и транспортировка

Основной вид деятельности ООО «Речной порт» — погрузо-разгрузочные работы, перевалка грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на речной и обратно, транспортно-экспедиторские услуги по доставке грузов, отправляющихся из пунктов Нижнего Амура и направляющихся в них.

Кроме того, предприятие занимается добычей нерудных строительных материалов (НСМ) и отправкой их потребителям. В настоящее время порт разрабатывает два месторождения НСМ: Эконьское месторождение песка и Хорпинское месторождение песчано-гравийной смеси.

Портовая инфраструктура ООО «Речной порт» включает в себя одну причальную стенку, один плавучий и шесть порталных кранов, крытые и открытые складские площадки. В настоящее время пропускная способность порта задействована на 100%.



Успешная работа

В числе основных партнеров ООО «Речной порт» можно назвать Нанайский, Ульчский и Николаевский муниципальные районы. С этими районами осуществляется сотрудничество по перевалке и перевозке грузов для обеспечения тепловой и электрической энергией. Для ООО «Руссдрагмет» «Речной порт» оказывает услуги по перевалке грузов золотодобывающей промышленности. Также подрядчики ОАО «Газпром» заказывают перевалку и перевозку грузов на строительство магистрального газопровода Сахалин — Хабаровск — Владивосток.

С Нанайским, Ульчским и Николаевским муниципальными районами и ООО «Руссдрагмет» порт Комсомольска-на-Амуре работает уже на протяжении десяти лет. С ОАО «Газпром» «Речной порт» начал сотрудничать в прошедшем году, и в навигацию 2009 года все поставленные задачи были с успехом выполнены.

Нужно отметить, что выбор строителями газопровода ООО «Речной порт» в качестве основного партнера в обеспечении перевалки и перевозки грузов по Амуру для строительства магистрального газопровода стал наиболее значимым для предприятия проектом за время его деятельности. **Р**



ООО «Речной порт» было выбрано в качестве основного партнера в обеспечении перевалки и перевозки грузов по Амуру для строительства магистрального газопровода Сахалин — Хабаровск — Владивосток

ООО «Речной порт»

681016 г. Комсомольск-на-Амуре,
ул. Набережная, 7
Тел./факс (4217) 59-15-49
E-mail: krp_kms@mail.ru

Порт Ванино: морские ворота Хабаровского края

Открытое акционерное общество «Ванинский морской торговый порт» — стивидорная компания, расположенная в глубоководной бухте на западном побережье Татарского пролива, в четырехстах километрах севернее Японии. Ежегодный грузооборот составляет более шести миллионов тонн грузов различной номенклатуры.



Официальная дата основания порта — 18 октября 1943 года. В 1993 году государственное предприятие было преобразовано в акционерное общество открытого типа. На сегодняшний день контрольный пакет акций компании (55%) принадлежит государству.

ОАО «Порт Ванино» — современное высокотехнологизированное транспортное предприятие с круглогодичной навигацией, по объемам грузопереработки входящее в десятку крупнейших портов России. Основная часть грузопотоков ориентирована в страны Азиатско-Тихоокеанского региона: Японию, Южную Корею, Китай, Австралию, США.

Порт является отправной точкой регулярных судоходных линий:

- железнодорожно-автомобильной паромной каботажной линии Ванино — Холмск;
- каботажных контейнерных линий Ванино — Магадан и Ванино — Петропавловск-Камчатский.

Важнейшее конкурентное преимущество Ванино перед другими портами Дальнего Востока России — это наличие прямого выхода на две независимые железнодорожные магистрали — Транссибирскую и Северный широтный ход

ДВЖД (БАМ). Транспортировка грузов по БАМу позволяет сократить маршрут Восток — Запад на 600 километров.

Возможности порта

ОАО «Порт Ванино» предоставляет полный комплекс услуг по перегрузке экспортно-импортных и каботажных грузов с морского на железнодорожный и автомобильный транспорт и обратно.

Компания перерабатывает практически весь спектр сухих грузов: лесо- и пиломатериалы, металлы, контейнеры, автомобили, оборудование, глинозем, уголь, удобрения, металлолом, грузы на паромках, строительные материалы, продовольственные и рефрижераторные грузы.

Инфраструктуру порта образуют 16 причалов протяженностью 2,5 километра с глубинами от 8,5 до 11,5 метра, которые входят в состав трех универсальных перегрузочных комплексов, оснащенных необходимым специализированным оборудованием и складскими объектами. Глубины у причалов позволяют обрабатывать суда грузоместимостью до 45 тысяч тонн. Обслуживание заходящих судов производится силами собственного портового флота, оснащенного современными буксирами.

В порту осуществляют свою деятельность десятки транспортно-экспедиторских, агентских и сюрвейерских фирм, несколько судоходных компаний, государственные структуры (филиал Росморпорта, администрация морского порта, таможня, санитарно-эпидемиологическая, карантинная и ветеринарная службы, пограничные и иммиграционные власти).

Перспективы развития

В настоящее время на базе портов Ванино и расположенной рядом Советской Гавани формируется Ванино-Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел (ВСГТПУ), которому в планах государства отведена значительная роль в укреплении экономики Дальневосточного региона. Министерством экономического развития РФ утвержден проект первой в России портовой особой экономической зоны в г. Советская Гавань. Планируется, что в ближайшие годы суммарный грузооборот ВСГТПУ достигнет 70—80 миллионов тонн.

Чтобы в полной мере воспользоваться возможностями, которые предоставляет активно развивающийся транспортный узел, ОАО «Порт Ванино» разработало концепцию развития портового бизнеса до 2020 года. В новой стратегии упор сделан на создание устойчивой модели роста организации на основе международных стандартов работы с грузами и использовании рыночных преимуществ порта Ванино. В планах компании — поэтапно создать портовую инфраструктуру, обеспеченную высокорентабельными грузами на долгосрочную перспективу. В качестве приоритетов выбраны традиционные для порта грузы: уголь, контейнеры, лесные грузы, металлы, глинозем. Реализация проекта позволит заметно увеличить грузооборот и укрепить позиции стивидорной компании в Дальневосточном регионе. **Р**

ОАО «Ванинский морской торговый порт»

Генеральный директор —
Альфир Самсудинович БОГУДИНОВ
682860 Хабаровский край, п. Ванино,
ул. Железнодорожная, 1
Тел. (42137) 7-77-99
Факс 7-75-75
E-mail: market@vcsp.ru, www.vcsp.ru

Инфраструктура для промышленного роста северных территорий

Почему автомобильные дороги различного функционального назначения и форм собственности северным регионам нужно развивать совместно и в тесной взаимосвязи с масштабами социально-экономического развития как самих территорий, так и страны — в материале заместителя председателя правительства ХМАО-Югры по вопросам строительного комплекса Алексея САФИОЛЛИНА.



Алексей САФИОЛЛИН,
заместитель предсе-
дателя правительства
Ханты-Мансийского
автономного округа —
Югры по вопросам
строительного комплекса

Крайне сложные природные условия Югры, а также большая доля тяжелых грузовых автомобилей в транспортном потоке определяют необходимость постоянного поиска инновационных путей строительства и эксплуатации автодорог

Северные территории имеют ключевую роль в национальной экономике. Здесь сосредоточен основной объем минерально-сырьевой базы страны. Фактически ни одна отрасль промышленности и социальная сфера России не могут функционировать без производимых здесь топливно-энергетических и других ресурсов.

Югра, относясь к территориям Севера, является одним из крупнейших нефтедобывающих регионов мира и лидирует среди субъектов РФ по целому ряду основных экономических показателей — добыче нефти, производству электроэнергии, объему промышленной продукции и других.

Роль автомобильных дорог

Особенностью социально-экономического развития Югры является то, что без опережающего строительства автомобильных дорог невозможно эффективное промышленное освоение территорий, а также обеспечение конституционного права граждан на свободное перемещение. Это объясняется необходимостью:

- расширения сферы хозяйственного освоения и получения доступа к новым источникам природных ресурсов;
- усложнения структуры экономики, роста экономической интеграции с другими территориями;
- снижения издержек в производственном секторе экономики, повышения уровня занятости и создания более комфортных условий жизни населения.

Разработанная Югрой Концепция строительства магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском регионе определила целесообразность прохождения через территорию округа ряда магистральных дорог, в том числе и транспортного коридора вдоль восточного склона Урала, сегодня более известного как «Урал Промышленный — Урал Полярный». Магистральные дороги являются главными транспортными коммуникациями, связывающими грузопотоки внутри округа и соединяющими его с соседними и отдаленными регионами России. Так, автомобильная дорога Пермь — Ханты-Мансийск — Томск в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года включена в маршрут федерального значения «Северо-Запад—Сибирь» (Санкт-Петербург — Котлас — Сыктывкар — Пермь — Ханты-Мансийск — Томск).

Кроме того, магистральные дороги являются транзитным звеном, соединяющим запад страны с ее Дальним Востоком и в перспективе — Северный морской путь с югом Тюменской области и транспортной сетью Средней Азии.

Совещание рабочей группы Межправительственного совета дорожников (МСД), прошедшее 17 февраля 2010 года в Ханты-Мансийске, одобрило предложение Югры по продлению автодорожного коридора Тюмень — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард до Петропавловска (Казахстан) и вхождению его в сеть международных автомобильных дорог СНГ. В совещании, помимо членов рабочей группы МСД из Казахстана, Азербайджана, Кыргызстана, Молдовы, России, Узбекистана, Украины, Международной академии транспорта, Экспертно-научного совета МСД, приняли участие руководители дорожных администраций Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов, Тюменской области, Федерального управления автомобильных дорог «Урал» и ассоциированные члены МСД. Формирование автодорожного коридора отвечает приоритетным направлениям сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта и способствует решению задач:

- в системе транспортных коридоров на постсоветском пространстве;
- в социально-экономическом развитии Уральского федерального округа;
- в формировании интегрированного евразийского пространства.

И если до середины 60-х годов в округе отсутствовали автомобильные дороги, то сегодня их протяженность составляет более 22 тысяч километров. С развитием автодорожных коридоров Югра начинает занимать важное связующее положение в национальной транспортной системе. Отмеченное делает актуальным переход к скоординированному строительству автомобильных дорог различного функционального назначения и форм собственности как между собой, так и с различными секторами экономики и социальной сферы. Это позволит:

- формировать рациональную структуру сети дорог, в том числе по параметрам и капитальности ее звеньев, сервисному и информационному обеспечению;
- определять эффективность развития и совершенствования сети дорог;
- ориентировать дорожную отрасль на долговременное развитие в округе;
- формировать механизмы финансового и правового обеспечения развития автодорожной сети, отвечающей требованиям инновационной экономики. **Т**

Транспортный комплекс Югры

Транспортная политика Югры направлена на формирование современной, развитой и эффективной инфраструктуры, снижение транспортных издержек в экономике, повышение доступности услуг отрасли для населения и комплексной безопасности.

Решение транспортных проблем сегодня и в перспективе должно быть основано на реализации комплекса мероприятий, направленных на развитие каждого вида транспорта с учетом их увязки между собой. Чтобы обеспечить соответствие развития этой отрасли в Югре федеральным мероприятиям и привлечь средства инвесторов, окружным правительством разрабатывается долгосрочная целевая программа «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа на 2011—2015 годы». В ее состав войдут 5 подпрограмм: «Автомобильный транспорт», «Гражданская авиация», «Водный транспорт», «Железнодорожный транспорт» и «Безопасность дорожного движения».

Автомобильный транспорт

Более 60% от общего объема перевозок приходится на долю автотранспорта. Для координации пассажирских автомобильных перевозок в округе создано ООО «Северавтотранс». В настоящее время в округе насчитывается 19 автотранспортных предприятий общего пользования и более 620 индивидуальных предпринимателей, которые осуществляют перевозку пассажиров по 279 автобусным маршрутам в 15 городах и 40 поселках. Автобусный парк предприятий общего пользования насчитывает около 900 единиц, автобусов среднего и большого класса, индивидуальных предпринимателей — около 1800 единиц основную долю составляют автобусы особо малого класса.

Ежегодно в бюджете округа предусматриваются субсидии автотранспортным предприятиям для погашения разницы между себестоимостью проезда и социальными тарифами. В среднем удешевление стоимости билетов пассажирам составляет 65%.

С расширением сети автомобильных дорог увеличиваются междугородные перевозки как внутри округа, так и за его пределы, открываются новые пассажирские маршруты. В настоящее время округ имеет регулярное автобусное сообщение с соседними регионами: Тюменской, Челябинской, Томской, Омской, Свердловской, Курганской областями.

Водный транспорт

В границах Ханты-Мансийского автономного округа—Югры работает транспортный флот двух бассейнов — Обского и Обь-Иртышского, 4-ех наиболее крупных судоходных компаний и 8 портов.

На водных путях в Югре действует 35 регулярных пассажирских линий, ежегодно перевозится более 350 тысяч пассажиров, обеспечивается доставка народнохозяйственных грузов в отдаленные населенные

пункты по Программе северного завоза, объемы которого ежегодно составляют более 100 тысяч тонн.

В условиях сухопутного бездорожья на значительной части северных территорий автономного округа водный транспорт является одним из важнейших видов транспортной инфраструктуры, а часто и единственным видом транспорта, который обеспечивает потребность населения автономного округа в пассажирских услугах. Для удешевления стоимости проезда водным транспортом правительством автономного округа предусматривается субсидия на возмещение убытков отраслевым организациям от перевозки пассажиров и багажа.

Воздушный транспорт

В Югре действует 10 аэропортов и более 120 вертолетных площадок, осуществляющих прием и отправку пассажиров и грузов как по внутриокружным, так и по магистральным перевозкам, четыре аэропорта — в городах Сургут, Нижневартовск, Ханты-Мансийск и Когалым — имеют статус международных.

В округе зарегистрировано около 10 авиапредприятий. Из них наиболее значительными по объемам работ, выполняемых в регионе, являются: ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ЗАО «Когалымавиа», ОАО «Нижневартовскавиа». Маршрутная сеть в пределах автономного округа представлена более 30 направлениями, выполняется в среднем ежегодно около 7 тысяч внутриокружных рейсов, перевозится более 250 тысяч человек.

Железнодорожный транспорт

Железнодорожная магистраль на территории Югры обеспечивает транспортно-экономическую связь с промышленными районами России и Ямало-Ненецким автономным округом. Общая эксплуатационная длина магистрали составляет 1 106 километров. Железная дорога в западной части округа обслуживает лесопромышленные предприятия, на северо-востоке — нефтегазовые. На территории автономного округа действуют три отделения Свердловской железной дороги, филиала ОАО «РЖД»: Сургутское, Нижнетагильское, Свердловское.

Для улучшения транспортного обслуживания пассажиров, создания благоприятной инфраструктуры по обеспечению бесперебойной доставки грузов, организации смешанного (железнодорожно-водного) сообщения между Ямало-Ненецким, Ханты-Мансийским автономными округами и югом Тюменской области запланировано и ведется строительство вокзалов на станциях Приобье и Нягань, реконструкция вокзалов на станциях Сургут, Пыть-Ях. ■



Владимир ЖУРАВЛЕВ,
директор
департамента
транспорта, связи
ХМАО-Югры

Протяженность
судоходных рек
в границах Югры
составляет
5 608 километров

Пассажирский транспорт города нефтяников

Несмотря на все перипетии в судьбе пассажирского предприятия Нижневартовска, ОАО «ПАТП-2» успешно развивается, справедливо заслужив имидж динамичного предприятия, и в дальнейшем намерено неуклонно наращивать темпы, обеспечивая комфортное, качественное обслуживание и безопасность перевозок пассажиров.



Владимир КЛЯПОВ, директор ОАО «ПАТП-2»

ОАО «ПАТП-2» — пассажирское автотранспортное предприятие Нижневартовска — ровно на год старше города. В августе 1971 года был организован нижневартовский филиал Сургутского автотранспортного предприятия для перевозки пассажиров в структуре Тюменского транспортного управления.

В первые годы масштабы работы нижневартовского филиала были небольшими: девять автобусов и одно такси обслуживали маршрут Аэропорт — Старый Вартовск, чуть позже открыт маршрут до г. Мегион. Численность работников предприятия в Нижневартовске на тот момент составляла 50 человек.

За прошедшие годы предприятие прошло несколько этапов своего развития.

1 июня 1977 года Нижневартовский филиал становится Нижневартовским автотранспортным предприятием. В 1987 году Нижневартовское ПАТП реорганизуется в производственное объединение пассажирского автотранспорта в составе территориального объединения

«Севертюменьавтотранс». В то время численность работников предприятия составляла 1 346 человек, в том числе водителей 860 человек. Однако опыт показал неэффективность крупных объединений, и начался период разделения. На базе объединения были созданы отдельные транспортные предприятия, такие как: Пассажирское автотранспортное предприятие № 1, таксомоторное и грузовое предприятия.

В августе 2007 года предприятие, пройдя процедуру приватизации, было реорганизовано в ОАО «ПАТП-2». В настоящее время автобусы с эмблемой ОАО «ПАТП-2» курсируют по улицам города на 11 маршрутах. Численность коллектива составляет 600 человек. Ежедневно выходят на линию 69 единиц автобусов марки «ЛиАЗ-5256», «МАЗ-103», «МАЗ-104».



В планах ОАО «ПАТП-2» — внедрение автоматизированной системы контроля оплаты проезда с установкой турникетов в салонах автобусов. Эту система начнет работать в четвертом квартале текущего года

Стратегия развития

Большую практическую помощь в решении стратегических задач ОАО «ПАТП-2» оказывает департамент транспорта и связи ХМАО-Югры под руководством Владимира ЖУРАВЛЕВА, а также ОАО «Северавтотранс» (генеральный директор Леонид СКВОРКОВСКИЙ), отдел транспорта и связи администрации города под руководством Наталии ИЛЮХИНОЙ. Они помогают в решении финансовых вопросов, централизованными поставками подвижного состава. На 2010 год уже составлена программа поставки подвижного состава в города округа, в том числе и в Нижневартовск. На сегодняшний день основное обновление парка автобусов предприятия осуществляется за счет бюджетных средств Ханты-Мансийского автономного округа. В последние годы (2006—2008) были приобретены и специализированные автобусы марки «МАЗ-103076» для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями (инвалиды-колясочники). Благодаря полученной прибыли, в 2010 году плани-

руется приобретение автобусов и за счет средств предприятия.

С целью повышения престижа профессии водителя маршрутного автобуса и привлечения молодых специалистов ОАО «ПАТП-2» на собственные средства оплатило подготовку в учебном комбинате 37 водителей категории «Д». Также за счет средств предприятия повышают свою квалификацию в профильных вузах инженерно-технические работники. Нужно отметить, что кадровый потенциал ОАО «ПАТП-2» очень высок. Директор предприятия Владимир Кляпов сплотил вокруг себя коллектив опытных инженерно-технических работников, многие из которых работают на предприятии уже 10–15 лет и теперь передают свой опыт молодому поколению.

Для водительского и кондукторского состава изготавливается форменная одежда в летнем и зимнем вариантах. Водители ежегодно принимают участие в соревнованиях по профессиональному мастерству среди транспортных предприятий ОАО «Северавтотранс», всегда занимая призовые места в командном и личном первенстве. Такие же соревнования проводятся и среди водителей автоколонн предприятия. В 2009 году в них впервые принимали участие водители коммерческого транспорта.

Антикризисные меры

Когда «грянул» всемирный экономический кризис, в результате уменьшения финансирования предприятию пришлось сократить объемы на 50%. Работники, достигшие пенсионного возраста, но еще полные сил и желания работать, были вынуждены уйти на пенсию. Чтобы обеспечить пассажирскими перевозками население Нижневартовска (которое составляет 246 тысяч человек), отдел транспорта и связи администрации города и торгово-промышленная палата выступили инициаторами открытия коммерческих маршрутов с привлечением частных перевозчиков на конкурсной основе.

Безусловно, ОАО «ПАТП-2» потеряло часть своих доходов с приходом на рынок других перевозчиков, однако более важно то, что в результате этого решения были практически сняты проблемы с общественным транспортом в Нижневартовске. К тому же конкуренция стимулирует к тому, чтобы искать новые, более эффективные методы и формы работы, оказы-



Комплекс ежедневного обслуживания

вать услуги более качественно, предлагать пассажирам больший комфорт и в итоге — быть востребованными.

Сегодня частные перевозчики работают с ОАО «ПАТП-2» на условиях договорных отношений. Им оказываются услуги по ремонту и техническому обслуживанию автомобилей, осуществляется медицинский и технический контроль. На сегодняшний день в ОАО «ПАТП-2» обслуживаются 125 единиц коммерческого транспорта. В 2009 году на центр инструментального контроля был установлен новый стенд, который позволяет проводить диагностику не только автобусов, но и легкового транспорта.

Планы и перспективы

ОАО «ПАТП-2» ведет гибкую политику, прислушиваясь к пожеланиям жителей города, внедряет новые формы работы. Кстати, Нижневартовск — один из первых городов России, который в 1991 году перешел на безбилетное обслуживание населения на городском пассажирском транспорте общего пользования. Такая система обслуживания просуществовала пять лет.

В ОАО «ПАТП-2» постоянно корректируется расписание движения автобусов, в летний период предприятие обслуживает дачный маршрут. Внедрена автоматизированная система диспетчерского управления. Данная система использует спутниковую навигацию, которая позволяет проводить мониторинг текущего положения подвижного состава в реальном времени. Осуществляется автоматический контроль выполнения

заданного маршрута, а также голосовое соединение по инициативе водителя или диспетчера. Главная цель, преследуемая при внедрении на предприятии технологических и других новинок, — удобство перевозки пассажиров, четкость выполнения рейсов.

Несмотря на то, что изношенность парка автобусов ОАО «ПАТП-2» составляет 70%, оснащенная современным оборудованием материально-техническая база, хорошие условия труда позволяют проводить ремонт автобусов любой сложности. При постановке автобусов на ТО-2 техника проходит диагностику на собственном центре инструментального контроля.

В планах предприятия внедрение автоматизированной системы контроля оплаты проезда с установкой турникетов в салонах автобусов. Эта система начнет работать в четвертом квартале текущего года.

Нижневартовск постоянно растет, в городе появляются новые микрорайоны. Поэтому в ОАО «ПАТП-2» уже сегодня разрабатываются новые маршруты, чтобы обеспечить жителей новостроек пассажирскими перевозками. **Р**



ОАО «ПАТП-2»

628606 г. Нижневартовск, ул. Индустриальная, 8

Тел. (3466) 62-52-76

E-mail: patp2c@nptus.ru

ОАО «Нижневартовскавиа»: аэропорт XXI века

Роль воздушного транспорта для ХМАО трудно переоценить. Именно воздушный транспорт обеспечил в свое время становление нефтегазового комплекса в регионе. Да и сегодня северяне неслучайно предпочитают автомобилям и железным дорогам самолеты и вертолеты — эта отрасль всегда обеспечивает достойный уровень обслуживания. Тому пример — развитие ОАО «Нижневартовскавиа».



Главный вид аэропорта

ОАО «Нижневартовскавиа» связывает регион с пятьюдесятью городами России, стран СНГ и дальнего зарубежья. Более шестисот тысяч пассажиров в год пользуются услугами аэропорта. Более десяти последних лет он входит в число двадцати крупнейших в стране. С 2005 года имеет статус международного.

Взлетно-посадочная полоса длиной 3 200 метров и шириной 60 метров сертифицирована по I категории ICAO и может принимать круглосуточно все типы воздушных судов, включая дальнемагистральные самолеты Ил-86, Ан-124 «Руслан» и все типы Boeing.

Работа на качество

На предприятии особое внимание уделяется вопросам обеспечения безопасности полетов и культуре обслуживания пассажиров. Постоянно идет модернизация оборудования и технологий,

ОАО «Нижневартовскавиа» ведет свою историю с 1965 года с небольшой площадки в Старом Вартовске. За 44 года с момента образования предприятием был пройден путь от деревянного здания до современных функциональных терминалов, от грунтовой до бетонной взлетно-посадочной полосы, от Ан-2 до Ил-86, от Ми-4 до Ми-26.

повышается комфортабельность залов и терминалов. Так, здесь открыт зал для бизнес-пассажиров, действует цех бортипитания. Новейшими стационарными интроскопами, металлодетекторами, системой видеонаблюдения оснащена служба авиационной безопасности. Все это значительно повышает качество аэропортового обслуживания.

ОАО «Нижневартовскавиа» располагает собственным вертолетным парком Ми-8, Ми-8АМТ, Ми-26. Кроме обслуживания воздушных судов и пассажиров предприятие оказывает услуги по перевозке почты и грузов, выполняет авиационные работы по охране лесов, обслуживанию геологов, строителей и нефтяников, доставку специалистов для оказания срочной медицинской помощи. Компания имеет сертификат для выполнения авиационных работ за рубежом. В свое время нижневартовские экипажи вертолетов были востребованы в Конго, Йемене, Судане, Индонезии и Непале, а сейчас трудятся в Афганистане.


В команде — только профессионалы

Коллектив ОАО «Нижневартовскавиа» насчитывает более тысячи двухсот высококвалифицированных сотрудников,

многие из которых имеют многолетний опыт. Так, более тридцати лет возглавляет предприятие Владимир Григорьевич ПЫСЕНОК. Бессменные ориентиры его работы — высокую материально-техническую оснащенность и достойную социальную среду — можно назвать основными факторами успешного развития предприятия.

Для персонала созданы комфортные условия труда, поддерживается высокий уровень заработной платы. Есть своя медицинская часть, база отдыха, комбинат питания, стадион. Для повышения квалификации организован учебно-тренировочный центр, имеющий лицензию на подготовку не только собственных кадров, но и специалистов других предприятий. Центр оснащен необходимым учебно-лабораторным оборудованием, современными средствами обучения. Созданы учебно-методические классы. Ежегодно 20% сотрудников обучаются на курсах повышения квалификации.

Все это стало залогом формирования работоспособной высокопрофессиональной команды, в которой более 70 человек награждено орденами и медалями, 45 отмечены знаками «Отличник аэрофлота» и «Отличник воздушного транспорта», есть заслуженные пилоты РФ, заслуженные штурманы РФ и СССР, заслуженные работники транспорта. Учитывая мощный профессиональный потенциал персонала, руководство авиапредприятия стремится передать накопленный опыт молодым специалистам, делая ставку на перспективных выпускников учебных заведений Гражданской авиации, организуя преддипломную, производственную практику и отбирая лучших.

Несколько последних лет ОАО «Нижневартовскавиа» входит в число лауреатов многих премий в номинации «Предприятие XXI века». Аэропорт неоднократно был признан лучшим в Российской Федерации и странах СНГ. 

ОАО «Нижневартовскавиа»

628613 ХМАО-Югра,

г. Нижневартовск, аэропорт

Тел. (3466) 24-10-41, тел./факс 24-43-71

E-mail: office@nvavia.ru

Воздушные ворота Сургута

Сургут — крупный транспортный узел Западной Сибири. Здесь расположен один из ведущих в регионе аэропортов, входящий в двадцатку крупнейших в России. С 1994 года им управляет ОАО «Аэропорт Сургут». Сегодня аэропорт имеет статус международного и отвечает всем современным требованиям.



Евгений ДЬЯЧКОВ,
генеральный директор ОАО «Аэропорт Сургут»

Одной из главных стратегических задач ОАО «Аэропорт Сургут» является приумножение бизнес-направлений организации. С 1 октября 2009 года ОАО «Аэропорт Сургут» расширило географические границы своей производственной деятельности. В структуре аэропорта появились филиалы аэропорта: Нефтеюганский, Ноябрьский, Березовский, Мыс Каменный, Тазовский. В ближайшее время полностью будет завершена работа по их сертификации. В результате общая численность сотрудников аэропорта выросла почти в два раза и составляет на сегодня более двух тысяч человек. ОАО «Аэропорт Сургут» теперь является одним из крупных операторов по управлению аэропортовым хозяйством.

Расширяя границы

Все филиалы ОАО «Аэропорт Сургут» — это аэропорты, имеющие большую историю и обладающие достаточной инфраструктурой. К примеру, аэропорт Березово ведет свою деятельность с 1933 года. Его развитие напрямую связано с открытием Игримского и Пунгинского газовых месторождений — в 1980-е авиационный парк

аэропорта Березово стал одним из самых крупных в стране. Во время активной разработки газовых месторождений авиатехника аэропорта Березово помогала проводить геологоразведочные работы, доставлять необходимое оборудование по всему северу страны.

С 1942 года работает аэропорт Тазовский, расположенный в самом северном районе Западной Сибири — за Полярным кругом. Сегодня он выполняет пассажирские перевозки в Новый Уренгой, Находку, Антисипаю и Гыду. Тазовский район весьма перспективный. Здесь ведут свою производственную деятельность предприятия ООО «Ямбурггаздобыча», ОАО «Тюменьнефтегаз», «Ямалнефтегаздобыча», подразделения ОАО «ЛУКОЙЛ».

Аэропорт Мыс Каменный ведет свою историю с 1947 года. С 1959 года он начал принимать и выпускать воздушные транспортные суда, перевозящие пассажиров, почту и грузы, а в 1968 году на его основе была создана объединенная авиаэскадрилья. В советские годы здесь, на побережье полуострова Ямал, на косе вдоль левого берега Обской губы жили геологи и геофизики, здесь же базировалось подразделение авиакомпании «ЮТэйр», обслуживавшее геологоразведочные работы на территории полуострова.

Ноябрьский аэропорт — самый молодой из филиалов ОАО «Аэропорт Сургут»: первый самолет он принял в 1982 году. Свою деятельность он начал с малой авиации: здесь принимали только грузовые самолеты Як-40, Ан-24. Сегодня же аэропорт Ноябрьск — это аэропортовый комплекс с развитой инфраструктурой. Здесь базируется отдельная авиационная эскадрилья вертолетов Ми-8, выполняющая пассажирские и грузовые перевозки от Омской области до Красноярского края.



Аэропорт Сургут

Освоение Востока

В начале 2010 года ОАО «Аэропорт Сургут» расширило географические границы своей производственной деятельности на восток. Специалисты аэропорта начали выполнять комплекс аэропортовых видов деятельности в Якутии, на вертолетных посадочных площадках Талаканского нефтегазоконденсатного месторождения ОАО «Сургутнефтегаз». Их значимость выросла в последние годы в связи с разработкой ОАО «Сургутнефтегаз» Талаканского нефтяного месторождения.

Поскольку развитие Талаканского нефтегазоконденсатного месторождения перспективно, следовательно, интенсивность полетов нефтяников на Талакан будет расти, здесь планируется строительство новых объектов, входящих в инфраструктуру вертодромного комплекса.

Учитывая все это, ОАО «Аэропорт Сургут» планирует расширять направления деятельности. В планах компании — осуществлять авторский надзор на этапе строительства всех объектов нового аэродрома, проведение мероприятий, связанных с комплектованием оборудования. Когда объект будет сдан, компания начнет оказывать услуги по его содержанию, обслуживанию наземными службами (метеобеспечение, транспорт), заниматься авиационной безопасностью.

В целом, ОАО «Аэропорт Сургут» намерено в дальнейшем расширять не только географические границы своей деятельности, но и ее сферы, что в настоящее время более актуально, чем работа в одном узком сегменте. **Р**



ОАО «Аэропорт Сургут»

628422 г. Сургут, аэропорт

Тел. (3462) 770-276, факс (3462) 770-279

E-mail: office@airsurgut.ru, www.airport-surgut.ru

ОАО «Аэропорт Сургут» расширяет географические границы своей деятельности. Уже сегодня аэропорт имеет филиалы в Нефтеюганске, Ноябрьске, Березове, Мысе Каменном и Тазовском, а также осуществляет комплекс аэропортовых видов деятельности в Якутии

ОАО «Мостострой-11»: заслуженное признание

Дорожные объекты ХМАО-Югры во многом уже стали образцами качества не только для обычных пользователей, но и для профессионалов строительной отрасли. «Мостострой-11», принимающий участие в возведении всех мостов на дорогах региона, продолжает поднимать планку своих достижений и за пределами родного округа.

Процесс развития транспортной инфраструктуры сопровождается внедрением новых материалов, современных технологий производства работ. В условиях конкурентной среды к строительным предприятиям предъявляются высокие требования: отраслевые организации должны обладать безупречной репутацией, иметь в распоряжении современную технику, уметь организовать производственный процесс оперативно и с минимальными издержками. Востребованность ОАО «Мостострой-11», возведение им новых дорожных объектов в Липецкой области, Краснодарском и Красноярском краях, Республике Башкортостан — яркое подтверждение конкурентоспособности предприятия и его возможностей.

Есть, чем гордиться

«Мостострой-11» обладает по-настоящему уникальным опытом, накопленным за 35-летнюю деятельность. Профессиональный коллектив, в рядах которого целые династии строителей, почетные и заслуженные строители России, — гордость компании. Семь подразделений в городах Сургут, Нефтеюганск, Нижневартовск, Тюмень, Тобольск, Новый Уренгой, объединяющие около 3 500 человек, способны реализовать любой проект в сфере мостостроения.

Среди построенных объектов — ряд внеклассных автодорожных и железнодорожных мостов, сложных инженерных сооружений, отличающихся конструктивными решениями, высокой технологичностью исполнения. Это автодорожный вантовый мост через Обь в районе Сургута с рекордным по длине 408-метровым центральным вантовым пролетом, автодорожный мост через реку Иртыш в Ханты-Мансийске с пролетным строением комбинированной системы «арка-ферма» длиной 693 метра. В Сургуте и Ханты-Мансийске на подъездах к аэропортам построены

уникальные путепроводы на транспортных развязках протяженностью 292 и 177 метров. Визитная карточка компании — объекты, построенные в сжатые сроки с высоким качеством.

Производственная программа ОАО «Мостострой-11» в 2009 году включала более 130 объектов. За год сдано в эксплуатацию 34 моста общей протяженностью 2 268 метров, в том числе большие мосты через реки: Большой Балык на трассе Тюмень — Ханты-Мансийск (длина 155 метров), Тромъеган на автодороге Сургут — Когалым — граница ХМАО и ЯНАО (длина 219 метров), Лодочная на Ванкорском месторождении — Красноярский край (длина 134 метра), протоку Бардыковка на обьездной дороге Сургута (длина 150 метров).

Среди крупных проектов, реализуемых ОАО «Мостострой-11» сегодня, — строительство мостового перехода через реку Вах на автодороге Нижневартовск — Стрижевой общей длиной почти 8 километров; строительство транспортной развязки в двух уровнях на пересечении улиц Виноградской и Донской в Сочи общей протяженностью 2 950 метров. Здесь же высококвалифицированные бригады компании участвуют в строительстве ряда других олимпийских объектов.

На стадии завершения находится строительство мостового перехода через реку Правая Хетта на трассе Сургут — Салехард (ЯНАО) длиной 249 метров, строительство 15 мостов и путепроводов на магистрали М4 «Дон» на обходе Ельца в Липецкой области общей длиной 1 448 метров.

Непрерывное совершенствование

Мощная производственная база, инновационные методы строительства и современная техника позволяют компании ежегодно возводить до шести тысяч погонных метров искус-



Сургутский вантовый мост

ственных сооружений. В распоряжении ОАО «Мостострой-11» три завода по выпуску железобетонных конструкций в городах Тюмень, Тобольск, Сургут, два мобильных бетонных завода Fibo Inter Con 30\8-1800 (Дания). Технический парк компании насчитывает более 1300 единиц специальной техники, в том числе буровые установки (Bauer BG 24, 25, 28), сваебойные установки (Junttan PM 25 HD, Bauer MC 32), краны (Hitachi KH180/300/500L, IHI CCH 700, Grove RT 540, 600E, Tadano Faun ATF 65, 90 G-4), автопарк от фирм Mercedes Benz, Volvo, Scania, Tatra.

Только в 2008 году компанией инвестировано в собственное развитие порядка 1,2 миллиарда рублей, за 2009 год — около 520 миллионов рублей. Для обеспечения эффективного управления на всех этапах производственного процесса внедрены современные программно-аппаратные комплексы, система электронного документооборота Direktum. Для оперативного и четкого взаимодействия между подразделениями создана единая локальная сеть. Обновлено специальное оборудование технических отделов и проектных групп организации. На предприятии непрерывно идет процесс повышения квалификации специалистов. Сотрудники проходят обучение не только в специализированных учебных заведениях, но и в собственном учебном комбинате. Созданная компанией система управления качеством сертифицирована в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001:2000. ■



ОАО «Мостострой-11»

628408 ХМАО-Югра, г. Сургут, ул. Энергетиков, 26
Тел.: (3462) 52-48-01, 52-48-05, факс 24-86-03
E-mail: ms@ms11.ru, www.ms11.ru

ООО «Белоярскавтотранс»: первопроходцы Севера

Автомобильный транспорт обеспечивает более половины пассажирских и грузовых перевозок в ХМАО-Югре. Сегодня ООО «Белоярскавтотранс» — одно из немногих предприятий, выполняющих все запланированные рейсы при любых погодных условиях, что немаловажно, учитывая климатическую специфику региона.



Александр КАЛЮЖКО, генеральный директор
ООО «Белоярскавтотранс»

ООО «Белоярскавтотранс» ведет свою историю с 1969 года, самого начала освоения Западной Сибири. К началу 80-х годов Автобаза № 8 стала предприятием, которое, при численности более тысячи сотрудников, осуществляло свою деятельность в ХМАО и ЯНАО. Тогда предприятие специализировалось на грузовых перевозках, доставляя грузы на строительство газокompрессорных станций. Водители автобазы работали и на обслуживании жилых трассовых поселков, доставляя продукты питания и воду. Всего за время работы предприятия было построено более 60 компрессорных станций и поселков для их обслуживания.

К концу 80-х годов предприятие изменило профиль деятельности, перейдя на обслуживание пассажирских перевозок в Белоярском районе. Сегодня основными направлениями деятельности ООО «Белоярскавтотранс» являются: оказание услуг по перевозке пассажиров по городским, пригородным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и школьников специальными автобусами, а также любые автоперевозки по заказам.

В любых условиях

Несмотря на порой тяжелые погодные условия, ООО «Белоярскавтотранс» работает круглогодично без сбоев и задержек. Здесь пригодился многолетний опыт первопроходцев Севера. Для того чтобы выдержать график и не допускать форс-мажорных обстоятельств, налажена система контроля за техническим состоянием автопарка. 90% автопарка — автобусы с агрегатами импортного производства, соответствующие евростандарту (Евро-3), и применяются все технологии по их обслуживанию. Предприятие имеет отличный кадровый потенциал, перевозки выполняются при необходимости в повышенных объемах при условии круглосуточной работы автотранспорта. Технические службы оснащены необходимым оборудованием для обслуживания минимум 200 единиц автотранспортных средств с зонами ТО-1, ТО-2, текущего ремонта и всеми цехами, необходимыми для производства ремонтных и обслуживающих работ.

Все для комфорта и безопасности!

Главная задача ООО «Белоярскавтотранс» — забота о каждом пассажире, его безопасности и комфорте. Обновляется автомобильный парк, на городских перевозках используются низкопольные автобусы с откидными пандусами и местами для инвалидов колясок для удобства пассажиров маломобильных групп населения.

Проводится работа по минимизации затрат по автоперевозкам путем применения более экономичных и комфортабельных автотранспортных средств, соответствующих пассажиропотоку.

При предприятии существует пассажирская станция, открыта предварительная продажа билетов на пригородные и межмуниципальные маршруты, функционируют камеры хранения

багажа. Предприятие имеет опыт перевозки не только пассажиров, но и грузов хозяйственного назначения, стройматериалов, продуктов питания, перевозки сыпучих грузов, а также отсыпки площадок под объекты гражданского строительства в условиях Крайнего Севера.

Основные партнеры ООО «Белоярскавтотранс» — Муниципальное образование Белоярский район и департамент транспорта и связи автономного округа ХМАО-Югра.

ООО «Белоярскавтотранс» — бронзовый призер окружного конкурса «Лидер бизнеса — Югра-2008» и серебряный призер «Лидер бизнеса — Югра-2009» в номинации «Услуги в сфере автомобильного транспорта и пассажирских перевозок». Генеральный директор ООО «Белоярскавтотранс» Александр КАЛЮЖКО награжден нагрудным знаком «Почетный автотранспортник», почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации. Многие водители предприятия награждены почетным знаком «За работу без аварий», а также окружными (заслуженный работник транспорта ХМАО-Югры) и ведомственными наградами. **Р**



Такие автобусы осуществляют перевозку пассажиров по городу Белоярский

ООО «Белоярскавтотранс»

628162 ХМАО-Югра, г. Белоярский,

Промзона 2, №8, строение 2

Тел. (34670) 2-00-02

Аэропорт Ханты-Мансийск: интенсивное развитие

Аэропорт Ханты-Мансийск, работу которого обеспечивает ООО «Юграавиа», ведет свою историю с 1940 года. В начале 90-х, когда интенсивное развитие нефтегазового комплекса Тюменской области потребовало новых возможностей в сфере авиаперевозок, был запущен проект реконструкции аэропорта.

Проект реконструкции предусматривал удлинение взлетно-посадочной полосы, расширение перрона, ремонт инженерных коммуникаций, склада ГСМ, строительство нового аэровокзала.

В 1994 году в связи с реорганизацией авиапредприятия в Ханты-Мансийске было создано общество «Юграавиа», выполняющее функции по обеспечению работы аэропорта Ханты-Мансийск. В 1997 году в аэропорту введена в эксплуатацию искусственная взлетно-посадочная полоса, пригодная для приема почти всех типов воздушных судов.

Рост деловой и инвестиционной активности в последние несколько лет в автономном округе, проведение на международном уровне спортивных мероприятий привели к существенному росту количества и качества авиаперевозок. В 2004 году в аэропорту открыт постоянный воздушный грузопассажирский пункт пропуска через государственную границу

Российской Федерации с залом для официальных лиц и делегаций.

В настоящее время аэропорт связан регулярными рейсами со всеми городами округа, а также с Москвой, Тюменью, Екатеринбург, Новосибирском, Омском и прочими.

С 2002 года ООО «Юграавиа» имеет сертификаты по всем видам аэропортовой деятельности. Основной посадочный курс аэродрома сертифицирован Межгосударственным авиационным комитетом по первой категории ИКАО.

В число основных потребителей аэропортовых услуг сегодня входят авиакомпании: «ЮТэйр», «Уральские авиалинии», «Новосибирск Авиа», «КатекАвиа», «Нижневартонскавиа», а также отечественные и зарубежные авиакомпании, выполняющие чартерные перевозки.

В 2008 году в аэропорту введена в строй хостовая система регистрации пасса-



жиров на базе системы «Астра», позволяющая авиапассажирам пользоваться электронными билетами.

В декабре 2008 года в аэропорту начата реконструкция, включающая на первом этапе расширение пассажирского перрона и строительство вертодрома.

В 2003 году аэропорт Ханты-Мансийск по итогам конкурса «Лучший аэропорт стран СНГ», организованного ассоциацией «Аэропорт», стал победителем в номинации «Интенсивно развивающийся аэропорт СНГ». **Р**



ООО «Юграавиа»

628012 г. Ханты-Мансийск

Тел.: (34673) 54-216, 54-105

Факс 54-138

E-mail: Ugraavia@hmansy.wsnet.ru

СОБЫТИЯ

Дмитрий МЕДВЕДЕВ — о политике сохранности природных ресурсов

В конце марта Дмитрий МЕДВЕДЕВ провел в Ханты-Мансийске заседание Комиссии по модернизации и технологическому развитию экономики России.

Открывая работу комиссии, Президент России отметил, что в области ТЭК существует огромный инновационный потенциал. «Передовые государства мира уже не первое десятилетие ведут жесткую и последовательную политику по сохранению национальных природных ресурсов для будущих поколений. И Россия должна быть на уровне современной экономической культуры».

Как сообщила пресс-служба губернатора ХМАО-Югры, президент предложил создать ряд процедур, которые будут стимулировать применение компаниями современных передовых технологий.

— Новые технологии позволяют снижать издержки, повышать доходы предприятий, улучшать условия труда и экологическую обстановку, следовательно, обеспечивают повышение уровня благосостояния наших граждан. Можно с уверенностью сказать: чем современнее технологии, тем выше

уровень жизни и надежнее социальные гарантии, — подчеркнул МЕДВЕДЕВ.

По мнению главы государства, работа должна вестись согласованно, с привлечением крупных и мелких компаний и всех государственных структур:

— Только такой, комплексный, подход, когда инновационные решения формируют целостную технологическую платформу ТЭК, обеспечат реальные, видимые результаты, — отметил президент.

Губернатор Югры Наталья КОМАРОВА в своем выступлении сделала детальный анализ влияния энергоресурсов на величину валового регионального продукта. Это дало ясную картину, в каком направлении округу нужно двигаться, чтобы значительно снизить затраты в экономике, повысив при этом ее эффективность. Еще одной темой выступления югорского губернатора стал нефтесервис.

— Роль автономного округа мы видим в создании условий для локализации присутствия нефтесервисных компаний, что включает в себя беспрепятственное предоставление офисов и земельных участков, подключение к энергетическим и коммунальным сетям, услугам связи, финансовым и банковским услугам, — отметила Н. КОМАРОВА.

Таким образом, она ставит задачу создания на конкурентной основе технопарков с вовлечением в них как интеллектуального сегмента бизнеса, так и его производственной базы:

— В этой части подчеркнута важность развития в составе производственных комплексов мощностей по выпуску оборудования. Позволю себе заметить, что, как и ожидалось, иностранные компании нам своих технологий не отдадут, а в такой ситуации мы рискуем потерять национальную профессиональную компетентность в этой сфере, — заявила глава региона. **С**

Комплексный подход к пассажирским перевозкам

Администрацией Челябинска разработан план по комплексному развитию транспортной сети. Проблемы общественного транспорта города-миллионника отныне будут решаться исходя из логистических исследований, научных разработок и опыта других муниципалитетов.

В начале 2010 года полномочия по транспортному планированию и управлению в Челябинске переданы заместителю главы города по экономическому развитию Петру КОНАРЕВУ. Давно назрела необходимость перехода от локальных и зачастую временных решений к системной реконструкции и развитию общественного транспорта на основе современного подхода и проведенных исследований.

Социальные программы

В Челябинске сохранен муниципальный транспорт, который выполняет социальную функцию по перевозке льготников — пенсионеров, инвалидов, детей. Координатор предприятий комплекса — МУП «Челябгортранс», в состав которого входят семь филиалов: два трамвайных депо, три троллейбусных депо, автобусный парк №1 и Челябинский автовокзал. Челябинскавтотранс — еще одно муниципальное предприятие, осуществляющее городские и пригородные автобусные перевозки.

Тариф на проезд в муниципальном транспорте в Челябинске удалось удержать на уровне 2008 года. Еще одним достижением в деятельности муниципальных транспортных предприятий можно считать сохранение на балансе 47 тяговых подстанций, службы пути, ремонтных мастерских, учебно-производственного цеха.

Вплоть до начала 2010 года не получалось найти взаимопонимания с региональными властями по вопросу возмещения расходов транспортных предприятий по перевозке пассажиров-льготников регионального и федерального уровня. Неполное возмещение затрат на перевозки этих льготников в течение нескольких лет подрывало экономику муниципальных транспортных предприятий: возникли задолженности по выплатам в бюджет и внебюджетные фонды, перед поставщиками энергоресурсов.

Сейчас выход найден. Городские власти и правительство Челябинской области приняли методику полного возмещения расходов предприятий на перевозку льготных пассажиров городского уровня за основу. Со II полугодия 2010 года планируется рассчитывать компенсацию транспортным предприятиям на основании количества фактически совершенных поездок (транзакций).

На сегодняшний день социальной картой в качестве единого проездного билета пользуются около 200 тысяч челябинцев. Благодаря проектам

«Социальная карта челябинца» и «Транспортная карта» ограничиваются возможности пользования льготой на незаконных основаниях.

Единые стандарты перевозок

Одно из направлений деятельности администрации города — координация немunicipальных перевозчиков. Зачастую коммерческие пассажирские перевозки осуществляют люди, не имеющие необходимых профессиональных навыков. Некоторые предприниматели для сокращения расходов экономят на всем. Недобросовестная конкуренция становится угрозой безопасности дорожного движения. Водители нарушают скоростной режим, правила подъезда к остановочным пунктам, работают сверх установленных норм времени труда. Меры, предлагаемые челябинскими властями, позволят избежать хаоса на этом рынке услуг.

— Важно признать городской пассажирский транспорт сектором с особыми условиями правового регулирования, в котором на принципы свободной конкуренции должны быть наложены разумные ограничения, — говорит вице-мэр Петр КОНАРЕВ.

Общественный транспорт должен перейти на единые стандарты обслуживания пассажиров. Для этого администрация Челябинска обратилась в правительство Челябинской области с предложениями по организации маршрутных перевозок и по созданию контрольно-надзорного органа с полномочиями линейного контроля. С 2008 года на территории города введена в эксплуатацию автоматизированная система «карта маршрута» — это комплекс технических, программных и организационных решений по контролю и анализу работы транспортных предприятий.

В перспективе планируется также внедрение спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС. Кроме того, администрация Челябинска готова оснастить весь городской общественный транспорт специальными терминалами для считывания информации с транспортных и социальных карт. Это будет удобно для пассажиров и создаст равные условия для всех перевозчиков.

Как отметил глава города Михаил ЮРЕВИЧ*, активное развитие транспортной инфраструктуры — одна из стратегических задач. От ее решения зависит будущее Челябинска как крупного российского мегаполиса, безопасность и качество жизни горожан, эффективность работы всех отраслей экономики. ■



Петр КОНАРЕВ,
заместитель главы
Челябинска по экономическому развитию

Парк подвижного состава муниципальных транспортных предприятий в Челябинске насчитывает 1 456 машин. С 2004 по 2008 годы были приобретены 176 автобусов и 64 троллейбуса. В 2010 году в рамках федеральной программы в Челябинск поступил еще 31 автобус городского типа

* Михаил ЮРЕВИЧ вступает в должность губернатора Челябинской области с 22 апреля 2010 года

Новый транспорт Смоленской области



Михаил ШАРИН,
заместитель
губернатора
Смоленской области

5 марта 2010 года в Смоленской области были введены в эксплуатацию первые рельсовые автобусы — дизель-поезда малой составности. Они будут перевозить пассажиров на неэлектрифицированных участках железных дорог региона.

Рельсовые автобусы поступили в регион в рамках реализации Соглашения между администрацией Смоленской области и ОАО «РЖД» о социально-экономическом сотрудничестве на 2010—2012 годы.

Автобусы (другое название — автомотрисы), закупленные ОАО «РЖД», отвечают современным требованиям, предъявляемым к железнодорожному транспорту, и будут использоваться для перевозки пассажиров на неэлектрифицированных участках железной дороги пригородных маршрутов Смоленской области.

Рельсовые автобусы, изготовленные ОАО «Метровагонмаш» (г. Мытищи Московской области), представляют собой самоходную транспортную единицу с двумя кабинами управления. Эти трехвагонные составы имеют весьма привлекательный внешний вид. Затраты на их эксплуатацию значительно ниже по сравнению со старым подвижным составом. Дизель-поезд расходует в среднем сто литров топлива на сто километров, в то время как рельсовый автобус — 40 литров на сто километров.

Новые технологии

Технические характеристики вызывают уважение даже бывалых машинистов. Немецкая силовая установка Powerpack (двигатель + гидропередача) позволяет развивать максимальную скорость движения состава сто километров в час. Предусмотрена система управления составом, подобная автопилоту в самолетах: при нажатии кнопки на пульте машина набирает нужную скорость без участия машиниста и затем ее поддерживает. Автобус оборудован двумя типами тормозных систем. В случае потери машинистом способности к управлению срабатывает устройство автоматической остановки. Регулирование температуры в салоне и в кабине осуществляется автоматически.

В конструкции рельсового автобуса применены современные технические решения:

- кузов повышенной коррозионностойкости из нержавеющей стали с гладкой обшивкой;
- пневматическое подрессирование с регулированием уровня пола;
- негорючие облицовочные материалы;
- ударопрочные лобовые стекла с обогревом;
- сдвижные уплотняемые двери;
- система отопления и принудительной вентиляции;
- двойные оконные стеклопакеты с теплоизоляцией, снижающие уровень шума;
- система безопасности движения (автоматическая локомотивная сигнализация, устройство контроля бдительности машиниста, антиблоки-



ровочная система торможения, контрольно-диагностическая система управления, блокировка управления при смене кабины);

- салоны головных вагонов оборудованы санитарными блоками (экологически чистыми туалетными системами) с интерьерными панелями из нержавеющей стали.

Повышенная комфортность

Главным преимуществом нового вида транспорта является предоставление повышенного комфорта пассажирам. Рельсовый автобус отличается плавным и мягким ходом, в нем значительно ниже уровень шума и вибрации при движении. В комфортабельных салонах 222 сидячих места. Общая вместимость 590 человек. Вагоны обеспечены независимой системой отопления каждого вагона, оснащены блоками экстренной связи, информационным и маршрутным табло, поездной радиостанцией, функционирует система обнаружения и тушения пожара. В теплых вагонах вместо неудобных деревянных скамеек мягкие сиденья. Для удобства входа и выхода пассажиров установлена дополнительная выдвижная ступень, особенно необходимая при посадке с низкой платформы. При этом стоимость проезда не изменилась и составляет 15 рублей за одну зону. Несомненно, возможность добираться на работу в более комфортных условиях благоприятно скажется на психологическом и физическом состоянии жителей Смоленской области.

Кабины машиниста также отличаются комфортом. Они стали больше и светлее, появилось место для помощника машиниста. Они оснащены кондиционерами. Система телематического контроля бодрствования машинистов обеспечивает слежение за их физиологическим состоянием и выдает информацию о снижении уровня бодрствования ниже критического. Установлено комплексное локомотивное устройство безопасности и система бортовой компьютерной диагностики с выводом информации на дисплей. **П**

Рельсовые автобусы будут курсировать от областного центра в направлении городов Рудня и Рославль, и жители Смоленской области смогут добираться на работу в более комфортных условиях

Дорожная карта Чукотки

В настоящее время на территории Чукотского автономного округа не существует надежной транспортной связи по дорогам с твердым покрытием между окружным и районными центрами, а также подчиненными им населенными пунктами. О состоянии и перспективах развития дорожного хозяйства Чукотки в материале правительства автономного округа.

Чукотский автономный округ занимает площадь 721,5 тысячи квадратных километров, что составляет 4,3% территории Российской Федерации. Он граничит с Республикой Саха (Якутия), с Магаданской областью, с Камчатским краем. Чукотский полуостров на севере омывается водами Восточно-Сибирского, Чукотского и Берингова морей. Чукотке принадлежит остров Врангеля и небольшой остров Геральда. Округ находится в зоне с резко континентальным климатом. Средняя температура воздуха в январе держится на отметке $-29,2^{\circ}\text{C}$, в июле $+9,4^{\circ}\text{C}$. Среднегодовой объем выпадения осадков — 300 миллиметров.

Особенности транспортной инфраструктуры

Протяженность автомобильных дорог общего пользования Чукотского автономного округа составляет 4274,2 километра, в том числе регионального значения — 2813,5 километра. Из них 544,6 километра автодорог IV и V категории с переходным типом покрытия, 1268,5 километра автозимники с продленным сроком эксплуатации и порядка тысячи километров автозимников. При этом из почти что полутора тысяч километров дорог муниципального значения лишь 23,7 километра — это дороги IV и V категории с переходным типом покрытия, остальные — автозимники.

Плотность дорожной сети округа, включая автозимники, — 7,7 километра на 1 000 квадратных километров, плотность дорог с твердым покрытием — 2,3 километра на 1 000 квадратных километров. В целом по России этот показатель равен порядка 35 километрам. На Чукотке 30 населенных пунктов из 47 не обеспечены круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог.

Основная часть грузов из морских и речных портов доставляется автомобильным транспортом к потребителям лишь в зимний период. Автозимники, протяженность которых превышает 68% от общего количества дорог, предназначены для машин повышенной проходимости, но и они часто бывают бессильны против сурового климата Крайнего Севера.

Перспективы развития дорожной сети

Перечень основных мер по развитию дорожного хозяйства определен региональной целевой



программой «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Чукотского автономного округа на 2010—2013 годы». Она разработана и утверждена с учетом мероприятий, предусмотренных в Федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года». Развитие транспортной инфраструктуры округа должно дать толчок росту добывающей промышленности на территории региона, а также обеспечить более надежную связь с отдаленными и труднодоступными населенными пунктами Чукотки.

В 2010 году в рамках региональной программы запланировано направить 665,82 миллиона рублей на развитие дорожной сети (в том числе из федерального бюджета 83,2 миллиона рублей). В частности, на новое строительство предусмотрено 169,28 миллиона рублей, реконструкцию — 97,36 миллиона рублей, ремонт — 52,79. Всего до 2013 года в совершенствование окружных дорог предполагается инвестировать порядка 20,8 миллиарда рублей (в том числе из федерального бюджета — около 13,7 миллиарда рублей).

Программа предусматривает ввод в эксплуатацию 17 мостовых переходов (13,3 километра/573,8 погонных метра) на автомобильной дороге Билибино — Анюйск, что обеспечит круглогодичное сообщение, позволит снизить затраты на доставку ресурсов жизнеобеспечения Билибинского района. Планируется начать строительство автомобильной дороги Колыма — Омсукчан — Омогон — Анадырь (на территории Чукотского автономного округа «Омогон-Анадырь» с подъездами до Билибино, Комсомольского, Эгвекинота) и ввести в эксплуатацию в 2013 году 276 километров дороги и 646 погонных метров мостов. При полном завершении строительства данного транспортного коридора дорожная сеть Чукотки перестанет быть изолированной и войдет в качестве составной части в дорожно-транспортную систему Российской Федерации. Кроме этого, в указанный период намечено сократить количество населенных пунктов, не обеспеченных круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог. ■



Роман КОПИН,
губернатор, председатель
правительства
Чукотского автономного
округа

В 2010 году на развитие дорожной сети Чукотского автономного округа запланировано направить 665,82 миллиона рублей

Инновации для дорог Крайнего Севера



Мост через реку Мачваваам, 86-й километр автодороги Билибино — Анюйск

К началу 90-х эксплуатационный ресурс мостов на автодорогах Крайнего Севера был исчерпан. Традиционный трудоемкий и затратный способ восстановления проигрывал скорости и масштабу деформаций. Регион нуждался в инновационном подходе к ремонту мостов, концепцию которого предложило объединение «Спецмост».

В 1991 году Сергей БЕГУН, ныне действующий генеральный директор объединения «Спецмост», основал и возглавил в Магадане специализированное предприятие по ремонту аварийных мостов на автодорогах Крайнего Севера.

Оценив возможность решения насболевшей проблемы, Сергей БЕГУН разработал и внедрил принципиально новую технологию восстановления несущей способности деревометаллических ферм системы Гау-Журавского. Одно из важных преимуществ метода — возможность пропуска движения во время ведения ремонтных работ, поскольку в суровых северных условиях автодорожное сообщение — зачастую единственная возможность для жизнеобеспечения региона. Задача продления эксплуатационного ресурса пролетных строений была успешно решена.

В сравнительно короткие сроки по данной технологии было восстановлено более 20 мостов на дорогах Магаданской области, Чукотского автономного округа, Якутии. Простота и рациональность метода произвели колоссальный экономический эффект с учетом того, что деятельность предприятий велась в условиях жесточайшего экономического кризиса и дефицита материально-технических и денежных средств.

В 1994—1995 годах Сергей БЕГУН реализовал концепцию структурного

развития бизнеса: были созданы региональные научно-производственные компании «Спецмост-Восток», «Спецмост-Забайкалье», «Спецмост-Колыма», «Спецмост-Чукотка» под организующим началом НПО «Спецмост». Предприятие вышло на новый производственно-экономический уровень. В условиях жесткой конкуренции и нестабильного финансирования работ НПО «Спецмост» расширяет территориальные границы и масштаб строительной деятельности: осуществляет функции генподрядчика, реализует проекты капитального строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорожных объектов. Предприятие достигло больших успехов в формировании и развитии производственных мощностей, технологии и контроля качества, партнерских отношений и деловой репутации, создания сплоченного коллектива мостостроителей. В работу запущены структурные подразделения вспомогательного производства — промбазы в Хабаровске, Магадане, Якутии.

Выполненные работы

В числе крупных объектов, введенных в строй силами НПО «Спецмост» на автодорогах Магаданской и Читинской областей, Республики Саха (Якутия) за последние десять лет, можно назвать мостовые переходы через реки Черная,

Ыт-Юрях, Кюрбелях, Ат-Мооле, Брюнгадэ, Менкюлэ, Индигирка.

С 1998 года приоритетным направлением деятельности объединения стало восстановление дорожной сети Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа. Именно здесь объединение смогло в полной мере раскрыть свой потенциал, работая с большим количеством объектов, сложных в инженерном плане и обладающих значительной линейной протяженностью. В Чукотском автономном округе были сданы в эксплуатацию мостовые переходы через реки Энмынвеем, Янра-найвеем, Инкуливеем.

В 1995 году был отремонтирован автодорожный мост через р. Амгуэма на 172 километре автодороги Эгвекино — Иультин. Мост был построен с использованием 16 пролетов (деревометаллических ферм Гау-Журавского) длиной 32,65 метра, его общая длина 526 погонных метров. Специалисты НПО «Спецмост» выполнили усиление пролетных строений методом обжатия ферм Гау-Журавского с протяжкой тяжей, увеличили несущую способность ферм за счет постановки дополнительных поперечных и продольных связей. Это единственный в Чукотском автономном округе мостовой переход с пролетами такой протяженности, аналога в стране нет.

В 1997 году на 10-м километре этой же автодороги силами НПО «Спецмост» был построен мостовой переход через р. Эрвыкыннотвеем с использованием трех сталежелезобетонных пролетов длиной 24 метра. Опоры моста — сточные из железобетонных столбов диаметром 0,8 метра. Общая длина моста — 84 погонных метра. Особенность данного объекта в том, что мостостроители включили в совместную работу металлические пролетные строения и железобетонную плиту проезжей части. Проектное решение и технологии принадлежат НПО «Спецмост». Это первый сталежелезобетонный мост в Чукотском автономном округе.

В 1998 году был сдан автодорожный мост через р. Угольная на 8-м километре автодороги Анадырь — Аэропорт. В строительстве моста были использованы три железобетонных пролета длиной 15 мет-

ров, стоечные опоры из железобетонных столбов диаметром 0,8 метра. Общая длина моста 57 погонных метров.

Следующий объект, на котором пришлось работать мостостроителям объединения, оказался значительно более сложным. На протяжении трех лет (с 1999 по 2002 год) строился автодорожный мост через р. Апапельгин на 15 километре дороги Певек — Апапельгино. Это самый удаленный объект в Чукотском автономном округе, он расположен на побережье Восточно-Сибирского моря в приливной зоне. Мост строился с использованием двух пролетов длиной 42 метра и еще одного длиной 24 метра. Его общая длина составила 120 погонных метров. Впервые на территории Чукотского автономного округа были применены стальные пролетные строения с ортотропной плитой. Также были использованы массивные опоры с низким ростверком. Это первый на Дальнем Востоке цельностальной мост за Полярным кругом.

С 2002 года по настоящее время НПО «Спецмост» ведет строительство мостовых переходов на усовершенствованном автозимнике с продленным сроком эксплуатации Билибино — Анюйск. За это время были введены в эксплуатацию три автодорожных моста. В их строительстве были использованы стальные пролетные строения с ортотропной плитой, опоры — стоечные из железобетонных столбов диаметром 0,8 метра (для моста через р. Мачваваа — с ледорезами).

В настоящее время мостостроители ведут работы по сооружению четырех средних автодорожных мостов на данной автодороге, а также большого моста через р. Погынден на 144 километре автозимника. Особенность его в том, что впервые на территории Чукотского автономного округа применяются стальные пролетные строения с ортотропной плитой длиной 63 метра.

Всего без малого за два десятка лет деятельности в Дальневосточном федеральном округе силами объединения было построено, реконструировано и отремонтировано свыше 60 мостовых сооружений общей протяженностью свыше трех тысяч погонных метров.

Важно отметить, что отсутствие желаемой инфраструктуры, паводки и бездорожье, экстремальные природно-климатические условия производства работ — все это объективные основания заявить, что каждый введенный в эксплуатацию мост — бесспорное трудовое достижение объединения. Среди них можно выделить особенно значимые: мост через р. Черная на федеральной автодороге Чита — Хабаровск; мост через р. Апапельгин; мост через р. Брюнгадэ на федеральной автодороге «Колыма» Якутск — Магадан длиной 351 погонный метр (самый протяженный мост в Якутии); мост через р. Индигирка; мост через р. Менкюлэ.

Общественная деятельность

В тесном сотрудничестве с ведущими специалистами кафедры «Мосты и транспортные тоннели» Тихоокеанского государственного университета НПО «Спецмост» активно пропагандирует и повышает престиж профессии мостостроителя, издает учебно-методические пособия и книги, развивает инновационный подход в решении проблем дорожной отрасли.

В 2005 году был разработан и успешно осуществлен за счет собственных средств общественно значимый проект, направленный на возрождение православных традиций — строительство часовни в пригороде Хабаровска.

Отдавая дань памяти жертвам политических репрессий, по установленной предприятием традиции на въезде введенных в эксплуатацию мостовых соору-



Сергей БЕГУН, генеральный директор НПО «Спецмост»

жений специалисты НПО «Спецмост» возводят памятные обелиски из гранита.

Общественное признание производственных достижений коллектива неоднократно подтверждено российскими и международными наградами, а в 2006 году НПО «Спецмост» стало лауреатом Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница» как «Лучшее российское региональное предприятие строительства объектов транспортного назначения».

Сегодня НПО «Спецмост» по объему и сложности выполняемых работ — одно из ведущих предприятий, занимающихся реализацией государственных инвестиционных программ по развитию транспортного комплекса Дальневосточного федерального округа. В 2011 году организация будет отмечать 20-летний юбилей. Как и прежде, предприятие отличается оптимизм и целеустремленность, а свою миссию объединение видит в укреплении социально-экономических позиций Дальневосточного региона России. **Р**



Мост через реку Янранайвеем, 110-й километр автодороги Билибино — Анюйск



НПО «Спецмост»

680021 г. Хабаровск, Амурский бульвар, 55

Тел.: (4212) 56-15-33, 56-61-80

Факс 56-61-80

E-mail: spmst_08@mail.ru

Ямал присоединяется к опорной сети дорог России

Владимир КЛИМКО, директор департамента транспорта и дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого автономного округа, рассказывает об основных приоритетах развития отрасли в регионе и об особенностях местной инфраструктуры.



Владимир КЛИМКО,
директор департамента
транспорта и дорожного
хозяйства
Ямало-Ненецкого
автономного округа

В силу многих объективных причин — географического расположения региона, сурового климата, отдаленности и труднодоступности населенных пунктов, — а также того, что в период активного освоения недр Ямала дороги в основном строились для нужд нефтяной и газовой промышленности, сеть автодорог в округе характеризуется крайне малой протяженностью. В настоящее время протяженность региональных автомобильных дорог составляет 1 120 километров. При этом плотность дорог с твердым покрытием — всего 1,4 километра на тысячу квадратных километров. Аналогичный показатель в среднем по России — 30,3 километра.

Устойчивая автотранспортная связь имеется от границы с ХМАО до Надыма (через населенные пункты Губкинский, Пурпе, Пуровск, Коротчаево, Новый Уренгой с подъездами к городам Ноябрьск, Муравленко, Тарко-Сале, поселкам Ханымей, Лимбяха). Регулярное автосообщение также осуществляется между Салехардом и центром Приуралья — поселком Аксарка, а в направлении Республики Коми — с городом Лабытнанги и поселком Харп.

С целью обеспечения автотранспортной связью населенных пунктов округа, не имеющих выхода на опорную сеть дорог, ежегодно, в период отрицательных температур, производится строительство временных зимних автомобильных дорог общей протяженностью около 1 000 километров.

Программы развития сети дорог

В соответствии с ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» на территории округа осуществляется строительство участков автодорог, входящих в состав автодорожного коридора Тюмень — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард. В рамках данной программы из федерального бюджета было профинансировано строительство участков Пуровск —

Коротчаево протяженностью 117 километров и Новый Уренгой — ж/д станция Ныда протяженностью 36,2 километров. Финансирование из средств федерального бюджета составило 485,5 миллиона рублей, что значительно ускорило ввод данных участков в эксплуатацию.

Общая потребность в строительстве автодорог окружного значения составляет 1 025 километров, местного значения — 1 424 километров. В планах предусмотрено строительство обходов городов Новый Уренгой, Надым, поселков Пангоды, Старый Надым, завершение строительства объездной автодороги г. Губкинского, а также реконструкция участков автодорог Пурпе — Пуровск, Коротчаево — Новый Уренгой и Пангоды — ж/д станция Ныда.

Планируется приемка в окружную собственность автодороги Надым — Советский протяженностью 242,8 километра с последующей ее модернизацией. Она обеспечит автотранспортную связь Салехарда и Надыма по кратчайшему расстоянию с соседними регионами (ХМАО, Свердловская область) и общероссийской сетью автомобильных дорог.

Приоритетным направлением развития дорожной сети до 2015 года станет строительство участка Надым — Салехард протяженностью 291 километр, а также крупных мостовых переходов через реки Надым (на участке Новый Уренгой — Надым) и Обь в районе Салехарда и Лабытнанги. Строительство данных объектов планируется осуществлять, в том числе, и в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)».

Урал промышленный — Урал Полярный

На территории ЯНАО осуществляется реализация проектов по строительству новой железнодорожной линии Салехард (Обская) — Надым (Пристань), ж/д линии Обская — Бованенково на полуострове Ямал, а также по созданию транспортного коридора «Урал Промышленный — Урал Полярный» по восточному склону Уральских гор в направлении Полуночная — Обская, включая автомобильную дорогу Обская — Агириш, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года.

Завершение строительства данных транспортных коммуникаций имеет важнейшее значение для социально-экономического развития регионов Уральского федерального округа, освоения новых территорий, реализации потенциала регионов Западной Сибири, обеспечения выхода на опорную дорожную сеть страны и для вновь создаваемого Северного широтного транспортного коридора от Санкт-Петербурга до Салехарда и далее на север Красноярского края. **П**

Реализация программ дорожного строительства позволит создать на территории ЯНАО оптимальную транспортную сеть, а также даст импульс для развития промышленности, сельского хозяйства и других отраслей экономики



ООО «Нова»: качественная работа в сложных условиях

Общество с ограниченной ответственностью «Нова» активно участвует в строительстве автомобильных дорог Ямало-Ненецкого автономного округа. Самый крупный объект, в котором принимала участие компания, — дорога Сургут — Салехард.

В качестве генерального подрядчика «Нова» работала на трех участках главной автомагистрали Ямала: Пуровск — Коротчаево, Новый Уренгой — станция Ныда, Пангоды — Правохеттинский, их общая протяженность составляет около 220 километров.

Компания имеет опыт дорожного строительства в разных регионах, но данный проект выделяется масштабами и сложностью. Сооружение автотрасс на Ямале имеет специфику, которая обусловлена природно-климатическими характеристиками региона. Дорожникам приходится прокладывать магистрали среди сплошных болот, через множество рек и ручьев, в условиях вечной мерзлоты.

Проекты своими силами

Одной из особенностей проекта является великое множество водопропусков и мостов. Так, на трех участках дороги Сургут — Салехард построено семь металлических мостов общей протяженностью 980,55 метра и 60 железобетонных, общая длина которых 1 938 метров. Для улучшения эксплуатационных характеристик автодороги, повышения устойчивости земляного полотна на участках вечной мерзлоты строители «Новы» выполняли теплоизоляцию из материала «пеноплекс».



Участок автомобильной дороги
Пуровск — Коротчаево

Компания «Нова» имеет достаточно большой опыт управления масштабными проектами, включая взаимодействие с заказчиком, партнерами-строителями и поставщиками. Приходится решать технические и организационные вопросы, координировать действия подрядчиков. Вот только один факт, иллюстрирующий, насколько сложны и объемны эти задачи: с 1999 года на разные участки дороги Сургут — Салехард в совокупности было поставлено почти полтора миллиона тонн грузов. Осуществлять управление крупными проектами и выполнять строительные работы собственными силами компании позволяют современная техническая оснащенность предприятия, высокая квалификация кадров и накопленный опыт.

Компания «Нова» также участвует в строительстве промышленных автодорог на месторождениях предприятий ЯНАО.

Парк техники и оборудования позволяет возводить объекты в срок и качественно в соответствии с требованиями заказчика, выполнять собственными силами весь комплекс работ. «Нова» имеет мощную производственную базу. Парк строительной техники насчитывает более 380 машин и механизмов, включая экскаваторы, бульдозеры,



Открытие автодороги
п. Пангоды — п. Правохеттинский




Колонна техники на открытии дороги

краны, автогрейдеры, катки, асфальтоукладчики и другую дорожную технику.

Только важные задачи

«Нова» занимает достойное место на рынке дорожного строительства благодаря конкурентным ценам, высокой мобильности, мощной базе и гарантированному качеству работ, своему опыту. Компания ориентирована на применение передовых технологий, использование современной техники, учет интересов заказчика. Особое внимание уделяется качеству и экологии — в частности, реабилитации карьеров, которые отводились для извлечения грунта и торфа под дорогу.

ООО «Нова» является социально ориентированной компанией, о чем свидетельствуют награды всероссийских и областных конкурсов. Компания сохранила свои объекты в социальной сфере, оказывает спонсорскую помощь различным организациям. Свою производственную деятельность она считает важной социальной задачей. 

НОВА

ООО «Нова»

446218 Самарская область,
г. Новокуйбышевск, ул. Дзержинского, 36
Тел. (84635) 3 60-07
Факс (84635) 5-20-17

Дорожники Ямала

За более чем тридцатилетнюю историю ОАО «Уренгойдорстрой» построило более 1 700 километров дорог с различными типами покрытия на Ямале и в соседних регионах. О работе на Крайнем Севере рассказывает генеральный директор предприятия Алексей СИТНИКОВ.



Алексей СИТНИКОВ,
генеральный директор предприятия
ОАО «Уренгойдорстрой»

? *Алексей Викторович, каков послужной список вашей компании?*

— Пожалуй, за те годы, что существует «Уренгойдорстрой», не было ни одного значимого для Ямала транспортного проекта, в строительстве которого предприятие не приняло бы активное участие. Это такие важные для экономики Ямала и страны в целом объекты, как взлетно-посадочная полоса аэропорта Новый Уренгой, автомобильные дороги Уренгойского, Ямбургского, Аннерьяхинского, Заполярного, Яро-Яхинского, Берегового, Пырейного, Южно-Русского и других нефтегазоконденсатных месторождений. Нами построены и сданы в эксплуатацию автомобильные дороги Коротчаево — Пуровск, Новый Уренгой — Ныда, Салехард — Аэропорт, Салехард — Горнокаязевск.

? *На каких объектах заняты дорожники сегодня?*

— Поскольку в последние три года на территории Ямала не было серьезных транспортных проектов, мы пошли в соседние регионы. Построили автомобильные дороги и кустовые площадки

Ванкорского месторождения нефти. В рамках этого проекта был построен причал на реке Большая Хета, выполнена частичная реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта города Игарка. Сейчас ведется строительство подбазы ТМЦ «Прилуки» на реке Енисей. За реализацию этого проекта коллектив предприятия получил благодарность президента ОАО «НК «Роснефть» Сергея БОГДАНЧЕНКО. В этом году мы выиграли торги по строительству 16 километров автодороги к Русскому нефтегазоконденсатному месторождению и успешно работаем над реализацией этого проекта. Надеемся выиграть конкурс на капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы аэропорта города Игарка. Большие надежды возлагаем на начало строительства железной и автомобильной дорог Надым — Салехард и в целом на реализацию мегапроекта «Урал промышленный — Урал Полярный».

? *Расскажите об особенностях проведения дорожных работ в вашем регионе.*

— В первую очередь, это, конечно же, климатические особенности районов Крайнего Севера. Работы производятся в районах вечномёрзлых грунтов. Особенностью является и так называемая стадийность строительства, когда консолидация земляного полотна происходит в течение двух лет. Должен заметить, что наука в дорожном строительстве шагнула далеко вперед. Сегодня наше предприятие активно использует передовые разработки отечественной и зарубежной науки. Это армирующие и стабилизирующие геосинтетические материалы, теплоизоляционные материалы, модификаторы асфальтобетона, улучшающие качественные характеристики покрытий и снижающие межремонтный срок эксплуатации. За годы работы в условиях вечной мерзлоты нашим коллективом в тесном сотрудничестве с Сибирской государственной автомобильно-дорожной академией,

Тюменским государственным архитектурно-строительным университетом, ОАО «СоюздорНИИ» и другими организациями накоплен уникальный опыт по строительству дорог на Ямале.

? *Чем компания особенно гордится?*

— Главное наше богатство — это не серьезный парк автосамосвалов и дорожно-строительных машин (которых у нас более двухсот единиц), а люди. Около половины сотрудников проработали на предприятии от 5 до 30 лет. Опыт ветеранов перенимает молодежь, у нас много трудовых династий. Отдельно нужно сказать о работе в родном городе: нами построена Мемориальная площадь, фонтан в парке «Дружба», благоустроены многие микрорайоны. И сейчас, в год 35-летия Нового Уренгоя, мы рассчитываем принять активное участие в реконструкции и капитальном ремонте городских улиц. Эта работа для коллектива ОАО «Уренгойдорстрой» особенно ответственна и почетна.

В заключение хочу сказать, что на Ямале сохранен уникальный комплекс транспортного строительства, и наше предприятие является его ярким представителем. Говорят, что дорожник — это состояние души. В полной мере я это ощутил, приняв участие в великих стройках нашего региона. Надеюсь, что и молодое поколение дорожников будет гордиться новыми километрами построенных автомобильных дорог, мостов, аэродромов и других объектов транспортного строительства. Считаю, что государству необходимо вернуться к целевому финансированию строительства автодорог путем создания государственных фондов, в том числе и территориальных, уйти наконец от выделения средств по остаточному принципу. Думаю, эти задачи по плечу как федеральным органам власти, так и местной команде во главе с новым губернатором Ямала. А уж за дорожниками дело не станет, в этом я уверен. **Р**

ОАО «Уренгойдорстрой»

629300 ЯНАО, г. Новый Уренгой,
ул. Магистральная, 8
Тел.: (3494) 23-17-34, 23-17-42
Факс 23-17-41
E-mail: info@uds.ru; amv@uds.ru

СИЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА — СИЛЬНЫЙ РЕГИОН

Главным событием на Свердловской железной дороге в 2009 году стало досрочное выполнение задания Правительства РФ по строительству и вводу в эксплуатацию I очереди 53-километрового обхода района техногенной аварии в городе Березники: в Пермском отделении СвЖД сдана в эксплуатацию новая железнодорожная ветка Яйва — Соликамск. 20 декабря 2009 года по участку отправлен первый грузовой поезд, а с 11 января 2010 открыто пассажирское и пригородное сообщение.

9 февраля 2010 года в Забайкальском крае торжественно завершен первый этап строительства новой железной дороги Нарын-1 (Борзя) — Лугокан. Магистраль, возведенная в рамках инвестпроекта «Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области», стала одним из первых результатов государственно-частного партнерства.

ЯЙВА — СОЛИКАМСК (ПЕРМСКИЙ КРАЙ) НАРЫН — ЛУГОКАН (ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ КРАЙ)



Свердловская железная дорога: импульс развитию промышленности

В 1878 году с открытием Уральской горнозаводской дороги были заложены основы роста промышленности на Урале. В 2008 году СвЖД исполнилось 130 лет. Сегодня Свердловская железная дорога — филиал ОАО «РЖД» — продолжает традиции, обеспечивая развитие экономики и предприятий региона.



Президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН (в центре) и начальник СвЖД Владимир СУПРУН (слева) ударом станционного колокола открыли движение поездов по новой ветке

Свердловская железная дорога — мощный транспортный комплекс с большим техническим и интеллектуальным потенциалом. Магистраль соединяет европейскую и азиатскую части России, с запада на восток тянется на полторы тысячи километров и в северном направлении пересекает Полярный круг. Являясь основой транспортной системы Пермского края, Свердловской, Тюменской областей, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, по основным показателям входит в первую тройку дорог России и имеет регион обслуживания площадью 1,8 миллиона квадратных километров с населением более 11 миллионов человек. Эксплуатационная длина путей (на 1 января 2010 года) — 7 152,2 километра, развернутая длина — 13 852,5 километра.

В 2009 году Свердловской железной дорогой перевезено 43,5 миллиона пассажиров и 104,7 миллиона тонн грузов. Численность сотрудников составила 65 567 человек (в том числе на перевозках — 60 324 человека). На долю СвЖД приходится 9,5% объема сетевой погрузки, в том числе таких важнейших грузов, как нефть, цветные металлы, лесные и строительные грузы. Магистраль обслуживает почти 400 километров подъездных путей, ее услугами пользуются более 12 000 промышленных предприятий.

Ежедневно по Свердловской магистрали курсирует 1 288 грузовых, 117 пассажирских, 455 электропоездов. И на всем протяжении их следования железнодорожники обеспечивают надежную работу инфраструктуры и безопасный пропуск подвижного состава. Для обеспечения пассажирских перевозок в границах дороги работают 47 вокзалов, 418 станций, 3 пассажирских вагонных депо, 4 вагонных участка, 255 билетных касс.

В тройке лидеров

Стабильная эксплуатационная работа обеспечила магистрали в 2009 году ведущие места в рейтинге Центральной дирекции управления движением.

А по итогам 2 и 3 кварталов 2009 года решением правления ОАО «РЖД» Свердловская железная дорога названа победителем сетевого соревнования (лидирующее положение дорога занимает с 2008 года). Признание правления коллектив СвЖД получил на основании целого ряда критериев, в частности, таких как качество организации перевозок, производственные и финансово-экономические показатели, обеспечение безопасности движения, состояние охраны труда.

Успех стал следствием эффективной реализации антикризисных мер, результатом слаженной работы всех подразделений магистрали, профессионального и ответственного отношения к порученному участку работы каждого специалиста.

Новый железнодорожный участок

Главным событием на СвЖД в 2009 году стало досрочное выполнение задания Правительства РФ по строительству и вводу в эксплуатацию I очереди 53-километрового обхода района техногенной аварии в городе Березники: на Пермском отделении СвЖД сдана в эксплуатацию новая железнодорожная ветка Яйва — Соликамск. 20 декабря 2009 года по участку отправлен первый грузовой поезд, а с 11 января 2010 — открыто пассажирское и пригородное сообщение.

Напомним, в октябре 2006 года из-за опасности провала на руднике ОАО «Уралкалий» железнодорожное пассажирское сообщение в районе города Березники было прервано. В течение трех лет ОАО «РЖД» активно занималось вопросом восстановления движения по обходному маршруту между станциями Яйва и Соликамск.

24 ноября 2006 года комиссией по предупреждению, ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности было принято решение о строительстве «ближнего» однопутного обхода района техногенной аварии. В январе 2007 года силами ПМС-168 СвЖД был уложен однопутный обходной 850-метровый путь. Для обеспечения непрерывности железнодорожного сообщения построена еще одна резервная линия протяженностью 6 километров,

Первая очередь
однопутного электри-
фицированного
обхода Яйва —
Соликамск введена
в эксплуатацию
20 декабря 2009 года

на ее строительство ушло чуть более двух месяцев. Объем инвестиций ОАО «РЖД» составил свыше 450 миллионов рублей. Однако этот вариант изначально рассматривался в качестве временной меры. Чтобы полностью решить проблему бесперебойного железнодорожного сообщения на данном участке, было необходимо построить 53-километровый обход.

Его строительство осуществлено в рекордный срок — за 23 месяца. За это время уложено 47 километров главного пути, 6 километров боковых путей, построено 5 мостов, 4 тяговых подстанции, станция Чашкино и два разъезда. Проложено 356 километров кабеля СЦБ, установлено 1 289 опор контактной сети, проведена реконструкция здания вокзала на станции Яйва. Объем земляных работ в процессе строительства превысил 2 миллиона кубометров.

Несмотря на то, что строительство велось в зоне неблагоприятных природно-климатических условий, все работы были выполнены с высоким качеством и значительно ранее плановых сроков.

Потенциал для дальнейшего роста

На втором этапе данного проекта — в 2010 году — произойдет примыкание станции Березники-Сортировочные к новой ветке и дальнейшее развитие линейных станций.

Железнодорожный путь, продолженный в обход шахтных полей Березниковско-Соликамского месторождения калийных солей, полностью исключает повторение воздействия на железную дорогу возможных техногенных процессов, свойственных данным месторождениям.

Новая магистраль обеспечила стабильные безопасные железнодорожные перевозки для крупных промышленных предприятий региона, таких как ОАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА», ОАО «Азот», ОАО «Сода-хлорат», ОАО «Березниковский содовый завод», ОАО «СМЗ», ОАО «Сильвинит», ОАО «Соликамскбумпром», а также сняла ограничения по весу и скорости движения грузовых поездов. В январе 2010 года возобновилось и удобное пассажирское сообщение в районе Соликамско-Березниковского промышленного узла. Для обслуживания нового участка созданы новые рабочие места, приняты более 80 специалистов: электромеханики, монтеры, дежурные по поезду.

В будущем участок Яйва — Соликамск станет частью проекта «Белкомур», что станет мощным импульсом развития промышленности региона.

Объем инвестиций в 2008 году составил 3 миллиарда рублей, в 2009 году — 8,2 миллиарда рублей (с НДС), из которых 6 миллиардов выделены из федерального бюджета и 2,2 миллиарда — средства ОАО «РЖД».

Лучшее свидетельство развития экономики

В торжественном открытии нового пути приняли участие президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Геннадий ПЕТРАКОВ, начальник Свердловской железной дороги Владимир СУПРУН.

— Новый участок надежно свяжет железнодорожным сообщением два крупнейших промышленных города Пермского края со всеми регионами Российской Федерации. Это не рядовое событие: за последние 15 лет не было такого масштабного строительства, расширяющего сеть железных дорог России, — отметил Владимир ЯКУНИН.

Новая магистраль будет способствовать развитию транспортной сети всего Уральского региона. Построенный современный участок пути сдан в эксплуатацию в комплексе с транспортной инфраструктурой, при максимальном использовании автоматизированных технологий ее обслуживания. Диспетчерское управление стрелками и сигналами, телеуправление устройствами электроснабжения, теленаблюдение и телесигнализация обеспечат высокую надежность и безопасность движения поездов на новом и прилегающих участках.

Важно и то, что введение в эксплуатацию этой дороги позволяет создать крупнейший транспортно-логистический центр. Заложены основы для дальнейшего развития и реализации таких масштабных проектов, как «Урал промышленный — Урал Полярный» и «Белкомур».

Завершение строительства раньше на десять месяцев запланированного срока, по словам главы ОАО «РЖД» Владимира ЯКУНИНА, стало возможным благодаря способности трудового коллектива Свердловской железной дороги концентрироваться на выполнении любой поставленной задачи.

— Новое время требует и новых, свежих решений, — отметил начальник СвЖД Владимир СУПРУН. — Опыт, наработанный железнодорожниками, достаточен для того, чтобы продолжать генерировать идеи и удерживать набранные темпы развития железнодорожной сети.

Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Геннадий ПЕТРАКОВ подчеркнул, что при постройке ветки Яйва — Соликамск наработан и уникальный опыт частногосударственного сотрудничества.

Глава ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН подвел итог:

— Если железная дорога начала прирастать новыми путями — это лучшее свидетельство того, что поднимается экономика страны. **Т**

Свердловская железная дорога по объемным показателям уверенно входит в первую тройку филиалов ОАО «РЖД»

Материал подготовлен совместно со Службой по связям с общественностью Управления Свердловской железной дороги



Зона уверенного приема

ООО «Уралэлектросвязь-Е» за почти десятилетнюю историю развития приняло участие в десятках знаковых для Уральского региона инфраструктурных проектов. Сегодня компания готова выполнять весь комплекс работ по созданию систем связи, систем безопасности, автоматизации и телекоммуникаций. Свои возможности она успешно продемонстрировала при строительстве 53-километровой железнодорожной линии Яйва — Соликамск, введенной в эксплуатацию в декабре 2009 года в Пермском крае. Об этом, а также о других проектах рассказал технический директор ООО «Уралэлектросвязь-Е» Михаил КОРЕПАНОВ.



Михаил КОРЕПАНОВ,
технический директор
ООО «Уралэлектросвязь-Е»

? *Михаил Витальевич, как развивается компания в новых экономических условиях?*

— Очень активно, в соответствии с современными потребностями рынка. Сегодня с целью оптимизации бизнеса и эффективного управления создана Группа компаний «Уралэлектросвязь», включающая ООО «Уралэлектросвязь», ООО «Уралэлектросвязь-Е», и ООО «Инфострой». Мы определили четкую структуру управления строительными процессами, благодаря чему смогли в условиях кризиса не только выжить и сохранить кадры, но и приумножить их. В этом отношении принцип политики предприятия остается прежним: открытость. Мы создаем объекты «с нуля под ключ»: проект, монтаж, наладка, обучение эксплуатирующего персонала.

С августа 2008 года «Уралэлектросвязь-Е» входит в состав Союза строителей железных дорог России, а с декабря 2009 — в состав некоммерческих

партнерств СРО «Объединение строительных организаций транспортного комплекса» и «Объединение проектных организаций транспортного комплекса».

Мы начали подготовку к этому еще в начале 2008 года — в плане повышения квалификации кадров и контроля качества выполняемых работ. За прошедший год прошли обучение и получили соответствующие сертификаты более 30% сотрудников: инженеров, монтажников связи, специалистов ПТО и так далее.

? *Какие проекты выполнены вашей компанией за последнее время?*

— В прошлом году мы вышли на полигон Горьковской железной дороги, где внедряем совместно с «Научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом информатизации, автоматизации и связи» (ОАО «НИИАС», Москва) новые технологии связи. Это разработанная «НИИАС» «Система передачи данных радиочастотного диапазона 160 МГц в тоннелях для обеспечения движения соединенных поездов». Она гарантирует надежный сигнал в зонах неуверенного приема. В конце 2009 года мы начали реализацию этого проекта на Ижевском отделении ГЖД и должны завершить работу в марте-апреле 2010-го. Это перспективная технология, повышающая безопасность движения поездов, которая, я надеюсь, будет тиражироваться и на других отделениях магистрали.

В проектных работах — это проектирование систем безопасности и телекоммуникаций спортивного комплекса «Аист» в Нижнем Тагиле, Дворца водных видов спорта в Екатеринбурге, биатлонной трассы на горнолыжном комплексе «Гора Белая».

Значительный объем строительства оперативно-технологической связи провели на участке Серов — Алапаевск.

И один из масштабных для нас проектов — создание системы связи на новой железной дороге на участке Яйва — Соликамск СвЖД.

? *Что было сделано вашей компанией на этом участке магистрали?*

— Начнем с того, что заказчику в лице Свердловской железной дороги и генподрядчику в лице ОАО «Бамстроймеханизация» мы предложили выполнение комплекса работ по созданию оперативно-технологической связи, системы передачи данных, ремонтно-оперативной и поездной радиосвязи, парковой связи.

Таким образом, заказчик получил одну компанию, ответственную за конечный результат, оперативное исполнение и высокое качество сданного объекта.

Эта стройка была для нас очень интересной, хоть и тяжелой. Сложные климатические условия (проливные дожди, морозы), абсолютно неосвоенная территория, сжатые сроки. В среднем на объекте трудились 60 человек, иногда приходилось работать «с колес». Все это требовало высокого профессионализма, слаженных действий всех сотрудников. Большую помощь в организации оказывали и генподрядчик, и дирекция связи СвЖД. Это взаимодействие было очень продуктивным.

? *Какие сегодня задачи стоят перед вашей компанией?*

— Сегодня мы активно развиваем услуги по внедрению автоматизированных систем управления технологическими процессами на промышленных объектах под ключ. Наш департамент проектирования имеет значительный опыт данных работ и готов реализовать решения любой сложности по требованиям заказчика. Есть планы выхода в новые отрасли — энергетику, металлургию и другие. **Р**

Ирина СИЛС

ООО «Уралэлектросвязь-Е»

620107 Екатеринбург, пер. Выездной, 3ж

Тел./факс (343) 372-84-73

E-mail: uralsv@uralsv.ru

Основные тенденции в разработках ОАО «СЗТТ»

ОАО «Свердловский завод трансформаторов тока» — основной в России и один из крупнейших в мире производитель измерительных трансформаторов тока и напряжения с литой изоляцией.

Более семи миллионов штук трансформаторов с литой изоляцией выпущено заводом за последние 50 лет. Применение собственных уникальных технологий и разработок в сочетании с современным оборудованием мирового уровня позволяет СЗТТ успешно конкурировать на рынке.

В 1990-е годы завод расширил номенклатуру изделий, в том числе за счет создания силового трансформатора ОЛ-1,25, предназначенного для обеспечения питания цепей автоблокировки от воздушных линий СЦБ и продольного электроснабжения железных дорог. Трансформаторы ОЛ-1,25 позволяют энергетикам ОАО «РЖД» производить замену устаревшего масляного оборудования на современные, экологически безопасные и не требующие обслуживания устройства. За 15 лет на объекты железной дороги поставлено более 30 тысяч таких трансформаторов.

ОЛ-1,25 пользуются большим спросом и успешно применяются не только на российской магистрали, но и в Белоруссии, Эстонии, Латвии, Армении, Казахстане и на Украине. Сегодня для нужд электропитания железных дорог выпускаются трансформаторы ОЛ мощностью 2,5 и 4 кВА, а также специализированное изделие — катушка КЭМ для вагонов-дефектоскопов.

Современные разработки

На энергообъектах железных дорог широко используются измерительные трансформаторы тока и напряжения до 35 кВ включительно. Однако в условиях повышенного загрязнения трансформаторы с литой изоляцией наружной установки на 35 кВ как зарубежного, так и отечественного производства часто выходили из строя.

Учитывая особые условия эксплуатации на железных дорогах, ОАО «СЗТТ» в конце 2008 — I квартале 2009 года переработало конструкцию трансфор-

матора тока на 35 кВ — ТОЛ-35, создав изделие с повышенной устойчивостью к загрязнению. Применение ТОЛ-35 вместо масляных трансформаторов позволяет решить еще одну проблему по экологическому улучшению микроклимата подстанций и снижению пожароопасности энергообъектов. Вторым немаловажным аспектом применения этих трансформаторов становится сокращение затрат на обслуживание: литые трансформаторы требуют минимум вложений при эксплуатации.

Новое направление работы ОАО «СЗТТ» — создание и производство литых трехфазных силовых трансформаторов от 10 кВА до 2 500 кВА. Особенностью их конструкции является собственная разработка специалистов завода, не зависящая от иностранных лицензий. Трансформаторы успешно поставляются на энергообъекты с 2006 года.

Сегодня ОАО «РЖД» является одним из крупнейших потребителей продукции ОАО «СЗТТ», поэтому специалисты завода уделяют большое внимание тщательному анализу опыта применения трансформаторов на железных дорогах. Повышение надежности изделий при снижении затрат на обслуживание — вот основные тенденции для новых разработок. ОАО «СЗТТ» и в сложных экономических условиях не снижает объемы работ, направленных на дальнейшее совершенствование существующей продукции и разработку принципиально новых изделий. Тесное взаимодействие со специалистами РЖД позволяет заводу быть в курсе потребностей компании и своевременно обеспечивать энергообъекты железных дорог современной качественной отечественной продукцией. ■

Сергей РЫЧКОВ, ведущий специалист ОМивЗС.



ОЛ-1,25



ТОЛ-35



ТЛС-40

ОАО «Свердловский завод трансформаторов тока»
620043 Екатеринбург, ул. Черкасская, 25
Тел. (343) 379-38-19, факс 212-52-55
E-mail: marketing@cztt.ru, www.cztt.ru

Электрические соединители для безопасности железнодорожного транспорта

С 1970 года ОАО «Завод «Исеть» является специализированным российским предприятием по разработке и производству электрических соединителей, которые успешно применяются в авиакосмической отрасли, станкостроении, медицине, а также на железнодорожном транспорте.



Соединители СНЦ147
(аналог соединителей по EN2997)



Соединители СНЦ144
(аналог соединителей по MIL-C-38999)

Оборудование для систем САУТ и КЛУБ

В 1994 году по заказу Уральско-го филиала ВНИИЖТ МПС и ОАО «Ижевский радиозавод» предприятием освоено производство соединителей СНЦ23, герметичных переходников ОНЦ-БГ-3 для системы САУТ (система автоматического управления тормозами) и комплексной системы КЛУБ (комплексное локомотивное управление безопасностью).

Неизменным спросом пользуется продукция завода для железнодорожного транспорта:

- СНЦ22 (соединители субмини-атюрные цилиндрические с байонетным сочленением);
- СНЦ131 (соединители резьбового сочленения);
- СНЦ132 (малогабаритные герметичные вилки, сочленяемые с розетками СНЦ23);
- ОНЦ-БГ-1 (малогабаритные вилки под печатный монтаж);
- СНП336, СНП337 и СКП343, СКП344 (прямоугольные соединители с низкочастотными комбинированными контактами под пайку, полные аналоги украинских РПКМ1—4).

ОАО «Завод «Исеть» совместно с производителями приборов и систем для железнодорожного транспорта проводит работы по расширению номенклатуры электрических соединителей.

Высокое качество изготовления обеспечивает надежную эксплуатацию оборудования, а значит, и безопасность железнодорожного транспорта.

Аппаратура для скоростных магистралей

В настоящее время завод серийно выпускает перспективные соединители по мировым стандартам: СНЦ144 (соединитель с высокой плотностью контактов, до 128 штук, аналог соединителей, выпускаемых по MIL-C-38999), ОС144Е (оптические соединители, аналоги соединителей по MIL-DTL-38999), СНЦ147 (применяются при неблагоприятных условиях эксплуатации, аналоги соединителей по стандарту EN2997), полностью отвечающие современным требованиям, предъявляемым к аппаратуре железнодорожного транспорта, включая аппаратуру для скоростных магистралей.

ОАО «Завод «Исеть» сотрудничает с такими крупными разработчиками

и изготовителями приборов и систем для железнодорожного транспорта, как ОАО «ИРЗ» (Ижевск), ЗАО «Нейроком» (Москва), ОАО «НПК «Уралвагонзавод» (Нижний Тагил), ОАО «МТЗ Трансмаш» (Москва), ОАО «Электромашина» (Челябинск), ООО «НПП «Уралжелдоравтоматика» (Екатеринбург), ОАО «Метровагонмаш» (Мытищи), НПО «Саут» (Екатеринбург), Уральский государственный университет путей сообщения и другими отраслевыми организациями.

Обладая высоким кадровым потенциалом, серьезным опытом и необходимой производственной базой, предприятие готово удовлетворить самые высокие требования заказчиков по разработке и серийному выпуску новейших электрических соединителей. **Р**



ОАО «Завод «Исеть»

623425 г. Каменск-Уральский, ул. Рябова, 12

Тел./факс (3439) 37-90-55

E-mail: market@uzesiset.ru

www.uzes-iset.ru

ОАО «Завод «Исеть» является постоянным участником международных специализированных выставок железнодорожной отрасли: Exporail (Москва), «Электроника-Транспорт» (Москва)

Серебряное звено к кладовым Забайкалья

9 февраля 2010 года в Забайкальском крае торжественно завершён первый этап строительства новой железной дороги Нарын-1 (Борзя) — Лугокан. Магистраль, возведенная в рамках инвестпроекта «Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области», стала одним из первых результатов государственно-частного партнерства. Эта стройка финансируется Инвестиционным фондом РФ и ОАО «ГМК «Норильский никель».



О перспективах инвестиционного проекта в интервью губернатора Забайкальского края Равиля ГЕНИАТУЛИНА.

? Равиль Фаритович, уложено серебряное звено новой железной дороги. Каковы ваши ощущения как главы региона?

— Это значимое событие для Забайкалья. Построенная дорога соединила с Транссибирской магистралью Александрово-Заводский район — один из самых экономически слабо развитых в крае. Уже на стадии строительства более пятисот местных жителей получили рабочие места. Строились новые мосты, переезды, фермерские хозяйства были обеспечены заказами на поставку продуктов питания... Как говорится, есть дорога — есть жизнь. Но это только начало. Уже сейчас мы прорабатываем планы протяжения по железнодорожным коммуникациям оптоволоконной линии для обеспечения прилегающих к дороге населенных пунктов устойчивой телефонной связью и доступом в Интернет, а также изыскиваем возможность организации пассажирского сообщения по временной схеме, в условиях открытого рабочего движения. Впрочем, районы, по которым пройдет новая магистраль, смогут активно развиваться с началом разработки месторождений полезных ископаемых и вводом планируемых горно-обогатительных комбинатов.

? О каких месторождениях идет речь?

— Проект предусматривает создание транспортной инфраструктуры для целенаправленного освоения комплексных Быстринского, Бугдаинского, Култуминского, Солонеченского и Лугоканского месторождений полезных ископаемых. «Норильский никель» планирует возвести на их площадках ГОКи, что позволит производить продукцию с высокой добавленной стоимостью на территории

края. Кроме того, железная дорога даст импульс началу освоения лесов, а также геологоразведке и последующему развитию целого ряда перспективных в горнорудном отношении площадей.

? Повлияла ли на строительство железной дороги нестабильная экономическая ситуация?

— Несмотря на все сложности, все обязательства по финансированию данной части проекта со стороны Инвестиционного фонда выполнены полностью. Ответственный исполнитель — ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ» — в свою очередь, освоил государственные средства в полном объеме. В аномально холодные даже для Забайкалья зимы подрядные организации корпорации построили 133 километра железной дороги с отличающим эту компанию качеством работ и всего за 13 месяцев. К слову сказать, присутствовавшие на укладке серебряного звена заслуженные строители утверждали, что и во времена строительства БАМа не было столь высоких темпов.

К сожалению, кризис вынудил частного инвестора снизить объемы финансирования работ по геологическому изучению недр. Кроме того, в мае 2009 года руководство «Норникеля» сообщило, что на основании проведенных изысканий запасы Култуминского, Солонеченского и Лугоканского месторождений оказались меньше ожидаемых. В связи с этим компания поставила вопрос о целесообразности строительства железной дороги в полном объеме, предложив внести соответствующие изменения в проект.

В настоящее время это предложение обсуждается на уровне Правительства РФ. При этом позиция Забайкальского края определена четко: необходимо продолжить строительство железной дороги до станции Газимурский Завод (еще 94 километра). В этом случае транспортной инфраструктурой будут обеспечены два крупнейших месторождения — Бугдаинское и Быстринское, горно-обогатительные комбинаты которых могут стать крупнейшими предприятиями цветной металлургии России.

Я рассчитываю, что наше предложение будет поддержано, ведь данный инвестиционный проект позволит создать в Забайкалье крупнейший медно-молибденовый комплекс, обеспечить занятость населения, что скажется на экономическом потенциале края и значительно усилит геополитическое присутствие России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. **■**



Равиль ГЕНИАТУЛИН,
губернатор
Забайкальского края

Забайкальские недра — настоящая кладовая полезных ископаемых, в числе которых едва ли не все элементы таблицы Менделеева. С XVII века и до наших дней горнорудная отрасль остается определяющим вектором развития экономики территории

Материал подготовлен
совместно
с правительством
Забайкальского края

Железная репутация Тындаттрансстрой



Трест «Тындаттрансстрой» — известное имя в строительной отрасли России. Созданный еще в 1974 году, во времена сооружения Байкало-Амурской магистрали, сегодня он продолжает покорять территорию Дальнего Востока и Забайкалья, прокладывая железные дороги к новым месторождениям.



Марина ТАЦЮК,
генеральный директор
ООО «Трест Тындаттрансстрой»

Предприятие выполняет полный комплекс работ по строительству железных и автомобильных дорог, а также промышленно-гражданских зданий и сооружений.

Генеральный директор ООО «Трест Тындаттрансстрой» Марина ТАЦЮК говорит, что серьезный опыт, квали-

фицированные кадры, мощная производственная база позволяют вовремя и качественно выполнять поставленные задачи. Из тех, которые были решены специалистами треста недавно, — новая железнодорожная магистраль Нарын — Лугокан в Забайкальском крае.

? *Марина Владимировна, что было сделано трестом на данном объекте?*

— Нашей компанией уложено 143 километра верхнего строения пути железной дороги, то есть ресопальной решетки и балластировки на один слой. Сделаны разъезды, тупики. При этом работа выполнена в короткие строки. Мы приступили к строительству в феврале 2009 года, организовали звеносборочную базу по зашивке рельсошпальной решетки. В июле начали укладку путей и уже в январе окончили укладку. Согласно проектной документации мы сделали путь на деревянной шпале, эксплуатация которой по сроку в условиях Крайнего Севера сопоставима со сроком использования железобетонной. Работы производили механизированным способом с использованием

путеукладчика. Зашивка проводилась на звеносборочных стендах.

Большой объем материалов верхнего строения пути мы получили по железной дороге. К примеру, только деревянных шпал разгружено 506 вагонов плюс 160 сцепов с рельсами.

Кроме этого, мы уложили 29 водопропускных металлических гофрированных труб, выполнили на них работы по укреплению откосов и русла.

? *Благодаря чему удалось быстро выполнить такой значительный объем?*

— Было задействовано порядка 70 единиц техники и 600—650 человек. Работы велись вахтовым методом. Мы арендовали общежития, организовали вахтовые поселки.

? *Каковы особенности ведения работ в Забайкалье?*

— В первую очередь, сложные погодные условия. Дорога строилась в степи, почти постоянно были сильные ветра, температура зимой опускалась до минус 40 °С. Но работа в этом регионе проводилась не в первый раз, поэтому мы были готовы.

Так, в свое время мы построили железнодорожный терминал в городе Забайкальске. Это крупнейшие «железнодорожные ворота» в Китай, большой пере-

валочный пункт контейнеров. Заказчик объекта — ОАО «Трансконтейнер». Кроме станции, здесь был сделан переход путей с нашей колеи 1 510 на колею 1 420. В Забайкальском крае мы также занимались реконструкцией существующей железной дороги: делали верхнее строение пути, перегоны, выполняли работы по станционному развитию.

В Якутии участвовали в реализации проекта строительства железной дороги Нерюнгри — Томмот — Кердем, выполняли устройство верхнего строения пути, земляные работы, укладывали трубы.

? *Каковы преимущества треста, что ему позволило стать подрядчиком на объекте?*

— Генеральный подрядчик строительства железнодорожной линии Нарын — Лугокан — ООО «Корпорация ИНЖ-ТРАНССТРОЙ». С этой компанией мы сотрудничаем уже много лет. Положительный опыт, гибкая и обоснованная ценовая политика треста, наличие необходимых специалистов и техники — это наши преимущества сегодня. Генеральный подрядчик знает нас с позитивной стороны и доверяет строительство сложных объектов.

? *Что делается в плане развития компании?*

— Естественно, улучшается техническая база. В прошлом году мы приобрели путеукладчик, подбивочную машину ВПРМГ.

Серьезно развиваем кадровый потенциал. Приглашаем на свои объекты студенческие отряды. Так, два таких отряда работали с нами в 2009 году на строительстве железнодорожной и автомобильной дорог.

Кроме этого, ежегодно набираем молодых специалистов из институтов, тех же стройотрядов, обучаем. Должна сказать, молодые люди идут к нам с удовольствием. Здесь они получают стабильную работу и конкурентоспособную оплату труда, приобретают хороший опыт. На объектах мы создаем комфортные условия для проживания и труда.

Конечно, кадры сегодня — большая проблема не только для нас, но, наверное, для отрасли в целом. Существует необходимость в специалистах линейных профессий — это прорабы, мастера. К сожалению, зрелых, опытных специалистов с хорошей квалификацией в

возрасте от 30 до 40 лет очень мало. Надо постараться не допустить подобных ситуаций в дальнейшем, уделяя особое внимание кадровой политике.

? *Были ли задействованы местные жители на объектах в Забайкальском крае?*

— Рабочие у нас трудятся вахтовым методом. Многие из них, пришедшие в свое время в трест, проживают в Забайкальском крае. То есть, можно сказать, они работали на родине. Кроме этого, были привлечены специалисты из Приморья и других регионов.

? *Что еще было построено специалистами треста в 2009 году?*

— Мы сдали три крупных объекта: путевое развитие спецморнефтепорта «Козьмино» (в сентябре) — конечной точки нефтепровода Восточная Сибирь — Тихий океан, автомобильный обход поселка Дарасуна под Читой протяженностью 12,5 километра, где выполнены работы от нулевого цикла и под асфальтобетонное покрытие, а также автодорогу Чита — Хабаровск (ноябрь).

? *Какие задачи стоят перед предприятием сегодня?*

— Главная цель — работать и развиваться. Для этого всегда есть возможности, было бы желание. Просто необходимо вкладывать деньги в технику и кадры. В свою очередь это позволяет получать новые заказы, принимать участие в строительстве крупных инфраструктурных объектов.

А задача всегда одна — качественно и в срок сдавать порученные нам работы.

География работ

За 35 лет трестом «Тындатрансстрой» построено 500 километров железных дорог БАМа, 515 километров притрассовой автомобильной дороги, линия электропередачи 35/10/0,4 КВт вдоль всей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Возведено множество объектов промышленного и жилищно-гражданского назначения: типографии, хлебозаводы, детские сады, больничные комплексы, роддома, деревообрабатывающий комплекс, котельные, пяти- и девятиэтажные жилые здания. Кроме того, трест построил семь железнодорожных станций, их путевые объекты и инфраструктуру: вокзалы, локомотивные депо, котельные, жилые здания, школы, столовые и другое.



Справка

Трест «Тындатрансстрой» образован 10 ноября 1974 года для строительства Центрального участка Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Трест не случайно носит имя Тынды — столицы БАМа: он был первым генеральным подрядчиком на строительстве города и стал градообразующим предприятием. В 1992 году прошло акционирование организации.

Место расположения аппарата правления ООО «Трест Тындатрансстрой» — Тында. Компания является учредителем предприятий, работающих на объектах треста в Амурской, Читинской, Тверской и Московской областях, Ставропольском крае. Основные подразделения дислоцируются в Находке, Тынде, Чите и Вышнем Волочке.

На предприятии трудится более полутора тысяч человек, из них порядка 180 — инженерно-технические работники.

География работы треста — почти вся территория России, от Москвы до Находки. Силами треста построены участок подъездного пути к Эльгинскому месторождению угля протяженностью 60 километров, подъездные пути к угольным месторождениям Чина и Нерюнгри. Участки дороги Нерюнгри — Томмот и Томмот — Кердем общей протяженностью 500 километров, путевое развитие логистического комплекса «Домодедово». Специалисты Тындатрансстроя занимались электрификацией железнодорожной линии Москва — Санкт-Петербург, работали на строительстве первой очереди Бурейской ГЭС. **Р**

ООО «Трест Тындатрансстрой»

676290 Амурская область, г. Тында,
ул. Советская, 1

Тел./факс (41656) 32-000

Тел. в Москве: (495) 982-37-64, 703-95-11

E-mail: tts-moscv@rambler.ru

У руля — опытные энергетики



Александр КОЗЛОВ,
генеральный директор
ЗАО «МЭР-С»

ЗАО «Мосэнергоремонт-Сервис» (ЗАО «МЭР-С») на рынке сервисных услуг в электроэнергетике с 2005 года. Главная задача компании — обеспечить качественный ремонт энергетических объектов в утвержденные сроки.

ЗАО «МЭР-С» выполняет работы по ремонту, модернизации, монтажу, пусконаладке паровых котлов, турбин, насосов и компрессоров, электродвигателей, генераторов и трансформаторов, электрической аппаратуры, оборудования газового хозяйства на объектах ОГК и ТГК, нефтегазового комплекса и на предприятиях малой энергетики России. Компания также осуществляет услуги по техническому обслуживанию машин и оборудования, материально-техническому обеспечению объектов электроэнергетики, контролю качества материалов и комплектующих изделий. Предприятие имеет девять лицензий на основные виды работ.

Перспективы развития

ЗАО «МЭР-С» имеет большой опыт работы на объектах ОАО «Мосэнерго», ОГК-1, ОГК-4, ОГК-5, ТГК-6, ТГК-8, ОАО «МОЭК».

Предприятие арендует около 300 квадратных метров производственных, а также 100 квадратных метров складских площадей. Имеется необходимая оснастка, оборудование, приспособления, инструменты и материалы для выполнения работ по заключенным договорам.

Численность персонала ЗАО «МЭР-С» составляет порядка ста человек. Все рабочие и инженерно-технический персонал — бывшие работники ОАО «Мосэнергоремонт» с опытом работы на электростанциях от пяти до 25 лет.

Основная цель ЗАО «Мосэнергоремонт-Сервис» — развитие высокопрофессионального коллектива, способного к выполнению больших объемов работ, внедрению высоких технологий и новой техники для ремонта и модернизации оборудования электрических станций.

Программа развития предприятия до 2015 года предусматривает рост численности коллектива до 800 человек, развитие производства, конструкторско-технологических подразделений, лабораторий.

Руководящие должности в компании занимают опытные энергетики. Генеральный директор ЗАО «МЭР-С» Александр КОЗЛОВ — заслуженный энергетик РСФСР, кандидат технических наук, его стаж работы в ремонте 46 лет. Технический директор Владимир ЛАВРЕНОВ — заслуженный работник ЕЭС России, его стаж работы в ремонте 29 лет.

Юбилей

10 апреля 2010 года генеральному директору ЗАО «Мосэнергоремонт-Сервис» Александру КОЗЛОВУ исполнилось 70 лет.

Его трудовая деятельность началась на предприятии «Мосэнергоремонт» в 1966 году с должности инженера, а в 1987 году, пройдя все этапы профессионального роста, он возглавил эту организацию и оставался ее руководителем в течение двадцати лет. Персоналом предприятия были проведены сложнейшие ремонтные кампании на электростанциях страны. «Мосэнергоремонт» приобрел известность и высокий авторитет среди других ремонтных организаций страны и за рубежом. На предприятии был создан дружный высококвалифицированный коллектив.

Научный подход Александра КОЗЛОВА к ремонтам, его знания и опыт, освоение новых технологий в ремонте и внедрение разработок в производство позволила повысить мощность энергетического оборудования и сократить сроки ремонтов. У Александра КОЗЛОВА большое количество авторских свидетельств на изобретения и рацпредложения. Его разработки отмечены золотой, двумя серебряными и бронзовой медалями ВДНХ.

Александр КОЗЛОВ награжден орденом «Знак Почета», знаками «Отличник энергетики и электрификации СССР», медалью «В память 850-летия Москвы». В 1996 году ему присуждена премия Правительства Российской Федерации в области науки и техники.

Ему присвоены звания «Заслуженный энергетик РСФСР», «Почетный энергетик», «Почетный работник топливно-энергетического комплекса», «Заслуженный работник Единой энергетической системы России».

Решением Постоянного Президиума Съездов народных депутатов СССР Александру КОЗЛОВУ присвоено звание «Герой социалистического труда» с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

За высокий профессионализм и надежность, благотворительную деятельность и бескорыстное служение Отчизне награжден высшей российской общественной наградой — золотым орденом «Гордость России». Русская Православная церковь наградила его орденом Сергия Радонежского.

Более чем сорокалетняя трудовая деятельность Александра КОЗЛОВА, направленная на развитие, модернизацию и стабильность работы энергетического оборудования электростанций дает ему право на авторитет и признание в коллективе и среди видных энергетиков страны. ■

Александр КОЗЛОВ, генеральный директор ЗАО «МЭР-С», опубликовал более десяти научных статей в энергетических журналах, он соавтор книг и справочников в области ремонта оборудования и экономики развития электроэнергетики. Его мнение ценят и учитывают ведущие специалисты отрасли

Комплексный подход к очистке оборудования

С момента создания в 1943 году и по настоящее время ОАО «Завод Котлоочистка» специализируется на очистке тепломеханического оборудования электростанций, котельных, промышленных предприятий в различных отраслях: энергетика, химия, нефтехимия, черная металлургия и т. д.

Структура предприятия представляет собой сеть региональных специализированных участков в Москве, Санкт-Петербурге, Вологде, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Орле, Самаре, Суворове Тульской области, Череповце Вологодской области, а также в Волгоградском Волгоградской области.

Гидравлическая и механическая очистка

ОАО «Завод Котлоочистка» осуществляет несколько основных видов работ. В первую очередь, это гидравлическая и механическая очистки:

- котлов и теплообменных аппаратов;
- резервуаров-хранилищ мазута и нефтепродуктов;
- инженерных коммуникационных систем;
- элементов бетонных и металлических гидротехнических сооружений, эстакад, мостовых переходов, фасадов зданий;
- газоходов;
- деталей турбин.

Основной метод очистки происходит с помощью использования абразивных свойств струи воды сверхвысокого давления (более 600 атмосфер). Такое давление достигается с помощью высоконапорных установок (ВНУ). Данные установки, а также необходимая оснастка, запасные части, ремонт насосных установок и гидравлического инструмента производятся ремонтно-механическим цехом предприятия.

В случае полностью забитых труб используется гидромеханический метод очистки с помощью установки ЭКР-2. Такие установки также производятся предприятием. Данный способ заключается в разрушении отложений на внутренней поверхности труб, барабанов котлов и теплообменных аппаратов вращающейся зубчатой головкой и последующем их удалении потоком воды. Крутящий момент к головке передается посредством гибкого вала от электропривода.

Химическая очистка

Специалисты предприятия производят химическую очистку и консервацию теплоэнергетического и технологического оборудования, включая разработку схем и технологий.

ОАО «Завод Котлоочистка» обладает большим опытом проведения предпусковых и эксплуатационных водно-химических очисток теплосилового оборудования (блоки 1 200 мегаватт, 500 мегаватт, 300 мегаватт; котлы сверхвысокого, высокого, среднего давления; парогенераторы; водогрейные котлы; бойлеры; турбины; конденсаторы; маслосистемы и другое).

Химические очистки теплоэнергетического оборудования проводятся растворами минеральных кислот (соляная, серная, плавиковая, ортофосфорная, сульфаминовая кислоты), органических кислот (лимонная, винная, фталевая, адитиновая, уксусная, муравьиная и др.), комплексонами (ЭДТК, трилон Б). Кроме того, широкое применение нашли экологически чистые растворы (моющие средства) на основе минеральных органических кислот с добавками ПАВ-ов, комплексонов и ингибиторов, производимые фирмой «Технобиор».

Для удаления сложных отложений (высокотемпературная окалина, медь, органика, сульфаты, кремниевые соединения) на заводе разработаны технологические режимы с использованием различных добавок в кислые и щелочные растворы (фториды, окислители, восстановители), позволяющие удалять сложные отложения.

Техническое обслуживание и ремонт теплоэнергетического оборудования объектов «малой энергетики» (энергопредприятия малой мощности, находящиеся в структурах муниципальных образований, — котельные, тепловые сети и т.д.; и промышленные предприятия).



В зависимости от назначения и типа энергетических установок предприятие производит комплекс ремонтных работ:

- очистка поверхностей нагрева котла, воздухоподогревателей, коллекторов, барабанов;
- гидравлическое испытание котла с последующей (при необходимости) консервацией поверхностей нагрева против коррозии;
- контроль технического состояния труб поверхностей нагрева (осмотр, измерение толщины стенки и диаметра, вырезка образцов);
- замена дефектных участков труб, контроль и переварка дефектных швов;
- ремонт и замена обшивки котла;
- химическая очистка котла.

В ОАО «Завод Котлоочистка» постоянно ведутся работы по совершенствованию вышеуказанных методов очистки, разработке и внедрению новых технологий и оборудования, что позволяет предприятию расширять перечень услуг, повышать качество производимых работ, быть конкурентоспособным на рынке. **Р**

ОАО «Завод Котлоочистка»

107143 Москва, ул. Вербная, 6

Тел. (495) 543-70-10

Факс (499) 167-93-80

E-mail: kotlo-o@yandex.ru,

www.z-kotloochistka.ru

На Сахалине вступили в строй пермские «Уралы»

В марте 2010 года в рамках проекта «Сахалин-2» введена в промышленную эксплуатацию газотурбинная электростанция производства пермского ОАО «Авиадвигатель», установленная на дожимной насосной компрессорной станции ДНКС-2.

Электростанция суммарной мощностью 12 МВт состоит из трех ГТЭС «Урал-4000» на базе газотурбинной установки ГТУ-4П. Поочередный пуск энергоблоков прошел в январе, феврале и марте 2010 года.


Впервые в практике пермского конструкторского бюро все поставленное оборудование исполнено во взрывозащищенном, сейсмостойком варианте в соответствии с требованиями заказчика, английской фирмы «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд».

Электричество, вырабатываемое пермскими станциями, создает условия для бесперебойной работы ДНКС-2. Именно здесь происходит подготовка нефти и газа, обеспечивается их дальнейшая транспортировка по трассе трубопровода до залива Анива.

Успешная реализация контракта с «Сахалин Энерджи» наглядно демонстрирует, что оборудование разработки ОАО «Авиадвигатель» составляет серьезную конкуренцию западным аналогам. При этом, ОАО «Авиадвигатель» произвело комплексную поставку оборудования

для «Сахалин Энерджи». Помимо электростанций, на ДКНС-2 установлены и готовятся к пуску два газотурбинных насосных агрегата для перекачки нефти ГТНА «Урал-6000». Все оборудование произведено на основе двигателя Д-30ЭУ.

Кроме того, специалисты ОАО «Авиадвигатель» взяли на себя гарантийные обязательства на протяжении 36 месяцев с момента поставки. А также заключили договор на послепродажное обслуживание оборудования до конца 2013 года.

Следует отметить, что создание электростанции на ДНКС-2 — плод совместных усилий ОАО «Пермский моторный завод», ОАО «Протон-ПМ» (г. Пермь), ХК ОАО «Привод» (г. Лысьва), ЗАО НПФ «Система-Сервис» (г. Санкт-Петербург). 



«Урал-4000»

РЖД переименует шесть станций

Шесть железнодорожных станций на сети железных дорог России будут переименованы в соответствии с названиями населенных пунктов.

Согласно постановлению Правительства РФ от 30 марта 2010 года «О присвоении наименований географическим объектам в Республике Карелия и переименовании географических объектов в Нижегородской и Свердловской областях» будут переименованы железнодорожные станции Горьковской железной дороги Горький-Автозавод в Нижний Новгород-Автозавод, Горький-Московский в Нижний Новгород-Московский, Горький-Сортировочный в Нижний Новгород-Сортировочный. На Свердловской железной дороге станции Свердловск-Товарный переименуют в Екатеринбург-Товарный, Свердловск-Пассажирский в Екатеринбург-Пассажирский, Свердловск-Сортировочный в


Екатеринбург-Сортировочный. Об этом сообщил пресс-центр ОАО «РЖД».

Напомним, в 2009 году с данной инициативой выступило ОАО «РЖД» в соответствии с Федеральным законом № 152 «О наименованиях географических объектов». Переименование позволит устранить несоответствия наименований железнодорожных станций названиям населенных пунктов, в которых они расположены, и вернуть исторические наименования географическим объектам. Кроме того, это будет удобно для пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей.

Отметим, что Институт российской истории РАН дал положительные заключения на предложение о возвращении

указанным железнодорожным станциям их исторических наименований.

В настоящее время будут проведены все необходимые работы по внесению изменений в различные нормативные документы, а затем проведена смена табличек.

Кроме того, согласно постановлению на основании представления Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии, по предложению ОАО «РЖД» будут присвоены наименования «Черный Порог», «Кучозеро», «Пертозеро», «Ругозеро», «Тикша» и «Ледозеро-2» железнодорожным станциям, открытым соответственно на 14, 39, 62, 83, 102 и 121 километрах построенной железнодорожной линии Кочкома — Ледозеро-2 Октябрьской железной дороги на территории Республики Карелия. 

КАДРОВЫЙ РЕЗЕРВ

Кризис стал переломным моментом в развитии глобальной экономики и общества, в развитии образования. Уже сейчас совершенно очевидно, что экономика, да и вся жизнь после кризиса не будут такими, как раньше, станут принципиально иными. И поэтому миссия современного образования — не просто отслеживать реалии, не подстраиваться под существующие рынки, но формировать будущее (и экономику, и социальную сферу). В том, каким станет мир после кризиса, — серьезная доля ответственности образования.

Андрей ФУРСЕНКО,
министр образования и науки Российской Федерации



**УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЛЕСОТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
МУРМАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЕКАТЕРИНБУРГСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ КОЛЛЕДЖ**



УГЛТУ: образование, наука, производство

В мае 2010 года Уральский государственный лесотехнический университет отметил 80-летие. На протяжении всей своей истории вуз выступал локомотивом развития лесной промышленности региона. В начале 1930-х годов он поднял на новый уровень отраслевое образование и науку, обеспечив растущую индустрию необходимыми кадрами. В XXI веке стал одним из первых, кто предложил инновационные программы обучения.



Василий АЗАРЕНКО,
ректор УГЛТУ,
профессор,
почетный работник
высшего
профессионального
образования

Из стен УГЛТУ, где высокое качество подготовки уже можно назвать традицией, выходят конкурентоспособные на современном рынке труда специалисты. Именно так характеризуют образование, дающееся в вузе, сами заказчики кадров.

Вуз — полигон новейших технологий

И это не случайно. Подготовка специалистов в УГЛТУ неразрывно связана с требованиями реального сектора экономики.

В 1960-х годах в Уральском лесотехническом институте впервые среди вузов страны появилось студенческое конструкторское бюро. Инициаторами его создания были доценты М. ЧИЖЕВСКИЙ и П. ЩЕННИКОВ, а первым начальником — преподаватель А. ШЕВЧЕНКО. За первые 10 лет деятельности СКБ объединило творчество почти 1 500 студентов, которые самостоятельно осуществили 30 научно-исследовательских работ, выполнили 25 промышленных проектов, явились соавторами 150 крупных научных работ, выдали 4 500 листов технической документации.

В новом тысячелетии ярким примером органичного синтеза учебного, научного и производственного процессов стал Уральский лесной технопарк. Инициаторами его формирования выступили УГЛТУ, Уральский союз лесопромышленников и правительство Свердловской области.

Уральский лесной технопарк — полигон для формирования и апробации новейших технологий, которые затем будут реализованы на предприятиях региона.

За время, прошедшее после создания технопарка, в нем сложились несколько инновационных направлений, подготовлен солидный пакет предложений. После выхода Федерального закона об инновационной деятельности в технопарке началось создание малых инновационных предприятий (МИП), основанных на запатентованных научных разработках университета. Это ООО «Бином» — предприятие по внедрению инновационной технологии очистки питьевых вод и реабилитации техногенно загрязненных территорий. Такой технологии в мировой практике нет, зато она показала свою высокую эффективность на крупных предприятиях: ОАО «Уралмашзавод», ОАО «Уралнефтепродукт», ОАО «НТМК», в муниципальных образованиях «Советское», «Октябрьское» и других. Среди других запущенных УГЛТУ МИП —

ООО ИНЦ «Инлестех», внедряющее технологии лесозаготовки на базе манипуляторного универсального лесного погрузчика, и ООО «Тензоскоб», специализирующееся на производстве оборудования по тензоизмерениям нагрузок и температур движущихся узлов машин.

Планом развития технопарка на 2010—2012 годы предусматривается организация еще десяти МИП на основе сформированного портфеля научных разработок, защищенных патентами УГЛТУ. Среди них: создание производства микрокапсулированных гидрофобных цементов для промышленного, гражданского и дорожного строительства; организация производства микро- и нанопористых активированных углей для пищевой, медицинской и металлургической промышленности; производство газопиролизных котлов-автоматов под топливные древесные концентраты; проектирование и строительство домов на основе новых конструкционных материалов с заданными теплофизическими свойствами; освоение производства радиационно-защитных материалов на основе отходов древесины.

Цель: современный специалист и личность

Сегодня в УГЛТУ действуют десять факультетов, в состав которых входят 43 кафедры. В университете по всем формам обучается около восьми тысяч студентов из разных уголков Уральского федерального округа, Пермского края, республик Саха (Якутия) и Башкортостан и других территорий. В вузе есть аспирантура и докторантура.

Университетом создана единая система многоуровневой непрерывной подготовки специалистов. Обучение ведется по 37 специальностям и направлениям высшего профессионального образования и 19 — послевузовского. К ним добавились тринадцать специальностей средней ступени образования. Эту цепочку начинает блок начального профобразования. Но и это еще не все. Разработан целый набор программ дополнительного образования для тех, кто уже имеет высшее, а также организованы курсы повышения квалификации и профессиональной переподготовки.

К своему юбилею вуз подходит с достойной материально-технической базой. Аудитории и лаборатории университета оснащены современным учебным и научным оборудованием, которое постоянно пополняется. Так, здесь есть уникальный тренажер с процессорным управлением, который полностью имитирует работу оператора харвестера (лесозаготовительной машины нового поколения), и копировально-фрезерный обрабатывающий центр с ЧПУ. Учебно-производственные мастерские, научно-исследовательские лаборатории, гаражи и автодром, Уральский учебно-опытный лесхоз (площадью тридцать тысяч гектаров), Уральский сад

Уральский лесотехнический институт создан в 1930 году на базе лесопромышленного факультета УПИ. В 1993 году был преобразован в академию, а в 2001-м — в Уральский государственный лесотехнический университет

лечебных культур имени профессора Л. И. Вигорова (уникальный памятник природы) — все это позволяет студентам получать практические навыки работы с приборами, оборудованием, транспортными и технологическими машинами.

При этом вуз стремится воспитать не только хорошего специалиста, но и активную личность. Студенты принимают участие во многих исследованиях университета. Результаты работ воспитанников УГЛТУ отмечены медалями, грантами, дипломами и грамотами выставок и конкурсов различных уровней, в том числе международных.

Возраст зрелости

За 80 лет из стен вуза вышли более шестидесяти тысяч дипломированных специалистов, многие из которых стали руководителями министерств и ведомств, предприятий и учреждений различных отраслей промышленности страны.

Впереди у Уральского государственного лесотехнического университета новые задачи по продвижению отрасли к передовому развитию, основанному на знаниях современного поколения лесопромышленников. И для этого есть надежный фундамент.

— 80 лет для нашего университета — возраст зрелости, — говорит Василий АЗАРЕНКО. — УГЛТУ сегодня полон сил, его научный, человеческий, инновационный

потенциал динамично развивается, а работоспособность и результативность внушают уважение. У нас трудятся почти 500 преподавателей, среди которых около 300 имеют ученые степени и звания. Главным показателем научной активности являются, конечно, конкретные исследования и разработки фундаментального и прикладного характера. Финансирование вузовской науки ведется из различных источников — от бюджетных поступлений и грантов Российского фонда фундаментальных исследований до частного инвестирования по хоздоговорам. Последнее убедительно говорит о практической востребованности работы ученых УГЛТУ. **Т**



Выпускники УГЛТУ — фундамент успешного развития МОАП

Муниципальное объединение автобусных предприятий — пионер пассажирских перевозок Екатеринбурга. Сегодня это современная организация с хорошо оснащенным техническим комплексом и коллективом более 2,5 тысячи человек.

Постоянно совершенствовать свою работу МОАП позволяет наличие высококвалифицированных специалистов, многие из которых получили образование в Уральской государственной лесотехнической академии. Генеральный директор ЕМУП МОАП Николай ГЕРАСИМОВ говорит, что выпускники УГЛТУ умеют работать с самыми современными техническими средствами и эффективно организовывать работу, обеспечивая стабильность и безопасность пассажирских перевозок.

? *Николай Михайлович, что сегодня собой представляет МОАП?*

— Объединение находится на 5 территориях. Есть 4 эксплуатационных парка, технический центр, центр управления и перспектив развития перевозок с диспетчерской службой. В этот центр входит

отдел по разработке расписаний, в штате есть инженер по дорогам, отслеживающий состояние дорожных покрытий. Все автобусы оснащены спутниковой навигационной системой. Наши специалисты постоянно проводят мониторинг пассажиропотока, круглосуточно работает центр по приему жалоб и предложений. На основе полученных данных корректируем расписание движения автобусов, стремясь сделать его максимально удобным и экономически выгодным. При этом ежедневно на линию выходит порядка 450 единиц транспорта.

Технический центр обеспечивает капитальные ремонты кузова любого автобуса, двигателей, коробок передач, передних и задних мостов. Есть покрасочная камера немецкого производства. Техцентр осуществляет регламентные технические работы: ТО-1 и ТО-2. При

выполнении ТО-2 проводится полный инструментальный контроль с применением диагностического стенда. Это гарантирует безопасную эксплуатацию транспорта.

И всеми этими сложными процессами руководят, в большинстве, выпускники лесотехнической академии. Их на предприятии более 50 человек. Мы тесно поддерживаем связь с вузом, работаем с выпускающими кафедрами. Организовываем учебные и преддипломные практики. Ребята приходят хорошо подготовленные, многих начинаем отбирать уже с 3 курса. Часто дипломные работы выпускников внедряем в производство.

Также в УГЛТУ наши специалисты обучаются на курсах повышения квалификации по многим направлениям: техники безопасности, экологии и другим. И получают здесь самые современные знания. **Р**

ЕМУП МОАП

620027 Екатеринбург, ул. Челюскинцев, 35

Тел. (343) 353-13-60

Факс 353-90-55

E-mail: adm@urbus.ru

В эксплуатации МОАП 526 автобусов большой вместимости. Обслуживается 38 городских и шесть пригородных маршрутов

Бренд — UGRA: Югорский лесопромышленный холдинг



История Югры как лесного региона складывалась по законам времени: активное освоение ресурсов в советскую эпоху и медленное умирание леспромхозов в 90-х. С 1996 года в лесопромышленном комплексе (ЛПК) наблюдалось снижение объемов лесозаготовки. Предприятий глубокой переработки древесины в Югре и вовсе не существовало.

В последнее время, всего за семь лет, удалось совершить настоящий прорыв в развитии ЛПК региона. Правительством округа была принята концепция реструктуризации лесного комплекса. Стратегию определили так: для подъема отрасли необходимо создавать высокотехнологичные производства.

Сегодня «считать цыплят» в ЛПК Ханты-Мансийского автономного округа — занятие благодарное. Созданный в 2004 году Югорский лесопромышленный холдинг является одной из ведущих отраслевых компаний в Уральском федеральном округе и входит в десятку крупнейших лесоэкспортеров России. Общая численность сотрудников предприятия — 1 574 человека (54 из них имеют диплом Уральского государственного лесотехнического университета). Компания выпускает товарную продукцию на два миллиарда рублей.

В состав ОАО «Югорский лесопромышленный холдинг» входят четыре компании: ООО «Лесопильные заводы Югры» (Малиновский, Зеленоборский,

Самзасский и Торский заводы) — заготовка более 450 тысяч кубометров деловой древесины в год, мощности по лесопилению более 210 тысяч кубометров в год; ОАО «ЛВЛ-Югра» (производство ЛВЛ-бруса клееного из шпона) — 39 тысяч кубометров в год; ООО «ЛВЛ-Стройпроект» (проектирование и строительство деревянных каркасно-панельных зданий); ООО «ЮграТранс-Сервис» (перевозка грузов и сервисное обслуживание техники). Таким образом, холдинг выполняет полный цикл работ — от заготовки древесины до ее глубокой переработки.

Экспортный товар

В свое время правительство округа, выделив значительные средства на строительство и реконструкцию предприятий Югорского лесопромышленного холдинга, пошло на достаточно рискованный шаг. Времена для лесной отрасли были не лучшие. Но Югорский лесопромышленный холдинг не подвел — создал современное конкурентоспо-



Юрий КРАЕВ, генеральный директор ОАО «Югорский лесопромышленный холдинг», выпускник Уральского лесотехнического института 1990 года:

— Югорский лесопромышленный холдинг поздравляет коллектив Уральского государственного лесотехнического университета со знаменательной датой — 80-летием со дня основания.

Основанный восемь десятилетий назад, ваш вуз положил начало лесотехническому образованию на Урале и в Сибири. За прошедшие годы университет подготовил тысячи квалифицированных специалистов, которые внесли существенный вклад в развитие отечественной лесной промышленности.

Желаем коллективу университета новых творческих успехов и дальнейшего развития на благо России.

собное производство. Задачи, которые стояли перед компанией в момент создания, выполнены. Сухие пиломатериалы под маркой MRT идут на экспорт, ЛВЛ-брус маркируется знаком CE (Certificate of Europe), заканчивается процесс его сертификации на американском рынке.

Продвигаться на зарубежные рынки очень нелегко: стабильность поставок и качество — главный критерий для покупателя. Так, в Египте пиломатериалы Лесопильных заводов Югры самые дорогие и, несмотря на это, самые востребованные. За сравнительно небольшой период компания заработала репутацию надежного партнера. У продукции есть свое «лицо», бренд Югорского лесопромышленного холдинга узнаваем.

Собственником Югорского лесопромышленного холдинга является правительство Ханты-Мансийского автономного округа — Югры в лице департамента государственной собственности, в совет директоров предприятия входят члены правительства Югры. Текущие вопросы — бизнес-планы, использование кредитных ресурсов, лизинговые схемы — обсуждаются коллегиально. Главное, есть единый взгляд на стратегию: развивать глубокую переработку, получать продукцию с высокой добавленной стоимостью. Потому на предприятиях холдинга непрерывно внедряются передовые технологии: полностью завершена модернизация на лесозаготовках, используются технологии сортиментной заготовки древесины с использованием харвестеров Volvo и форвардеров Ponsse. Заготовка пиловочника хвойных пород проходит всесезонно. Продукт производится согласно ГОСТ 26002-83 и



маркируется знаком MRT. Сервисный центр «ЮграТрансСервис» выполняет весь спектр комплексного обслуживания и ремонта техники, отвечает за исправную работу лесозаготовительных и нижнескладских машин. На обслуживании предприятия находятся 20 лесозаготовительных комплексов.

Лучший в Европе

Высокому уровню организации труда на заводе «ЛВЛ-Югра» — первом построенном в России в 2003 году, производящем ЛВЛ-брус клееный из шпона, — удивляются даже канадцы, которые давно занимаются таким производством. На европейский рынок брус ЛВЛ поставляется под маркой Ugra. Финский государственный научно-исследовательский институт ВТТ, имеющий аккредитацию на территории Европейского Союза, подтвердил: российская продукция по физико-механическим параметрам — лучшая в Европе.

ЛВЛ-брус по прочности превосходит металл, это влагостойкий, экологичный и красивый материал. В 2009 году Холдингом было получено техническое свидетельство на производство большепролетных ферм — длиной 18, 24 и 27 метров из ЛВЛ-бруса. С использованием такого материала можно построить спорткомплекс, объекты ангарного типа, многоквартирный дом или коттедж. Другая дочерняя компания холдинга — «ЛВЛ-Стройпроект» — за-

нимается строительством каркасно-панельных домов в Ханты-Мансийском автономном округе — Югре. Сегодня каркасно-панельное домостроение — одна из наиболее перспективных технологий. В производстве каркасно-панельных домов применяются только экологически чистые материалы, соответствующие СНиПам и ГОСТам.

Второй шаг

В перспективе на базе ЮЛХ может быть сформирована публичная, вертикально интегрированная компания с последующим выводом ее на IPO. Юрий КРАЕВ, генеральный директор ОАО «Югорский лесопромышленный холдинг», не сомневается, что коллектив способен справиться с задачами любой трудности:

— Мы уже смогли пройти путь от строительства предприятия до выхода на мировой рынок с собственной продукцией. У нас есть уникальный опыт реализации масштабных проектов. Делать второй шаг всегда легче, чем первый. **Р**



ОАО «Югорский лесопромышленный холдинг»

628011 г. Ханты-Мансийск, ул. Рознина, 71

Тел. (3467) 35-62-73, факс (3467) 363-033

E-mail: office@ugratimber.ru

www.ugratimber.com

Основа успехов «Соликамскбумпром»

ОАО «Соликамскбумпром» — предприятие с более чем 65-летней историей. Его развитие и совершенствование бумагоделательного производства тесно связано с Уральским государственным лесотехническим университетом. О том, как строится сотрудничество одного из крупнейших в России производителей газетной бумаги с отраслевой «кузницей кадров», рассказывает Виктор БАРАНОВ, президент ОАО «Соликамскбумпром».



ОАО Соликамскбумпром — один из лидеров целлюлозно-бумажной промышленности России

? Виктор Иванович, прежде всего расскажите, каковы позиции компании на рынке сегодня.

— ОАО «Соликамскбумпром» — один из крупнейших производителей высококачественной газетной бумаги в России и СНГ. Продукция компании стабильно пользуется устойчивым спросом как в нашей стране, так и в странах ближнего и дальнего зарубежья. Она успешно конкурирует на привлекательном и престижном для мирового производителя европейском рынке. Если говорить об экспортных поставках, то в 2009 году предприятию удалось увеличить долю газетной бумаги, поставляемой за рубеж, до 70%.

? Какова роль предприятия в экономике Соликамска и Пермского края?

— Стабильная работа предприятия и его уверенное развитие благоприятно

сказываются не только на повышении уровня жизни наших сотрудников, но и на благополучии населения регионов ведения бизнеса.

Акционерное общество обеспечивает занятость значительной части экономически активного населения города и северных районов Пермского края. Непосредственно на предприятии трудится более трех тысяч человек.

? Как в «Соликамскбумпроме» решается острая для многих производителей проблема кадров?

— Для обеспечения стабильной и эффективной работы всех производств мы ведем планомерную и целенаправленную кадровую политику, которая направлена на достижение стратегической цели — выпуска качественной и конкурентоспособной продукции, удовлетворяющей требованиям внешних и внутренних потребителей. Действительно, в современных условиях работы предприятию требуются высококвалифицированные грамотные специалисты, имеющие качественное техническое образование. Уже многие десятилетия мы используем системный подход к подготовке и развитию персонала, большое внимание уделяем обучению, переподготовке и повышению квалификации рабочих, специалистов и руководящих сотрудников.

В последние годы одним из стратегических приоритетов развития предприятия стало его техническое обновление. Усовершенствование производства позволяет нам эффективно решать самые современные и прогрессивные задачи, главной из которых является улучшение качества производимой газетной бумаги. Успешное проведение модернизации во многом стало возможным благодаря нашим высокопрофессиональным специалистам и руководителям. Многие из них получили достойное образование в Уральском государственном лесотехническом университете.

? Расскажите о сотрудничестве с УГЛТУ подробнее.

— С Уральским государственным лесотехническим университетом ОАО «Соликамскбумпром» сотрудничает уже более 40 лет. Это единственный вуз в Уральском регионе, который готовит технологов, механиков, специалистов лесинженерного дела для предприятий целлюлозно-бумажной промышленности.

Я сам, директор по производству Александр ЛИТВИНЕНКО, главный механик Евгений САФРОНОВ, заместитель главного механика Вячеслав МУСИХИН, благодаря которым многие годы выстраивается взаимодействие с вузом, главный технолог Алексей ИВАНЧИН, главный специалист по автоматике и метрологии Константин ПОПОВ и, конечно, ветераны предприятия, многие годы отдававшие производству свои знания и опыт, такие как Сергей Кузьмич КАРЕЛИН и советник по техническому развитию Сергей Юрьевич ПЕНЯГИН, а также многие другие руководители и специалисты закончили УГЛТУ. Без сомнения, УГЛТУ — это кузница кадров для таких гигантов ЦБК, как ОАО «Соликамскбумпром».

С 1995 года ОАО «Соликамскбумпром» является членом попечительского совета университета, оказывает ему материальную и техническую поддержку. В свою очередь, помощь преподавательского состава УГЛТУ в подготовке и повышении квалификации специалистов нашего предприятия просто неоценима.

Так, лесомеханический факультет во главе с деканом Валерием Павловичем СИВАКОВЫМ постоянно сотрудничает не только в вопросах подготовки инженеров-механиков, но и технического обслуживания оборудования предприятия.

Кроме этого, ведущие специалисты предприятия проводят лекции для студентов механических и технологических специальностей, где рассказывают об особенностях будущей работы. И это очень важно, ведь подготовка современного специалиста должна учитывать требования работодателя к дальнейшей практической

Сегодня 15 человек от ОАО «Соликамскбумпром» обучается в УГЛТУ на контрактной основе по очной форме, столько же работников предприятия повышают свой образовательный уровень заочно

деятельности выпускника. Проведение профориентационной работы с УГЛТУ дает совместный положительный результат.

В 2008 году мы заключили с УГЛТУ договор о творческом сотрудничестве, в котором определили четкие цели взаимодействия. Так, традиционными стали совместные акции «Выпускник», на которые приглашаются преподаватели УГЛТУ и выпускники школ, училищ и средних специальных учебных заведений Соликамска. Цель проведения таких мероприятий — сориентировать, а иногда и сагитировать ребят на поступление в вуз по техническим специальностям.

По инициативе ОАО «Соликамскбумпром» и при активной поддержке представителей УГЛТУ для учителей школ, преподавателей учреждений начального и среднего профессионального образования проводятся научно-методические семинары на актуальные темы, как, например, «Школа — вуз. Непрерывное образование: проблемы и решения». Такие совместные мероприятия дают университету возможность более эффективно и целенаправленно осуществлять подбор абитуриентов, а нам — ожидать достойных, подготовленных работников.

? *Сколько человек обучается в вузе и затем приходят работать на предприятие?*

— Ежегодно, согласно договорным отношениям, предоставляется возмож-

ность направить несколько десятков молодых людей на обучение в вуз по целевому приему.

С 2009 года на территории нашего предприятия стала работать выездная приемная комиссия УГЛТУ. В 2009 году из 30 желающих поступить в вуз студентами стали 20 человек. Этот факт также можно отнести к положительным моментам в вопросах сотрудничества вуза и завода.

Около 60 студентов вуза ежегодно, согласно учебному плану, проходят на предприятии производственную и преддипломную практику.

Также каждый год ряды наших молодых специалистов пополняются выпускниками УГЛТУ. Многим удается подняться по карьерной лестнице и стать руководителями и ведущими сотрудниками на основных, ответственных участках производства. Это еще раз говорит о том, что знания, которые сегодня даются преподавательским составом УГЛТУ, отвечают всем требованиям работодателя. Кадры ОАО «Соликамскбумпром» — основа его достигнутых и, уверен, будущих успехов.

Надеемся, что выстроенная совместными усилиями система взаимоотношений вуза и предприятия будет эффективной и оправдает все наши ожидания. **Р**



ОАО «Соликамскбумпром» строит свою производственную деятельность по выпуску газетной бумаги, стремясь к максимально высокому уровню качества продукции



Виктор БАРАНОВ, президент ОАО «Соликамскбумпром»:

— От имени совета директоров, руководителей и специалистов ОАО «Соликамскбумпром» поздравляю с 80-летним юбилеем Уральский государственный лесотехнический университет!

Не одно десятилетие благодаря ежедневному творческому и научному труду профессорско-преподавательского состава УГЛТУ в целлюлозно-бумажную отрасль Урала и всей страны приходят новые высококлассные специалисты.

Для нас всегда было чрезвычайно важно и ценно сотрудничество с университетом, из стен которого вышла целая плеяда высокопрофессиональных инженеров, успешно работающих на руководящих постах ОАО «Соликамскбумпром».

Вуз и предприятие связывает и постоянная совместная научно-исследовательская работа, направленная на решение актуальных задач бумагоделательного производства. Содружество научной мысли и практического опыта обогащает оба наших коллектива, позволяя ОАО «Соликамскбумпром» успешно конкурировать на российском и мировом рынках газетной бумаги, внедрять новейшие технологии, а университету — иметь постоянную обратную связь с «заказчиком кадров» для новых идей. Надеемся, что наше сотрудничество будет с каждым годом развиваться и крепнуть.

Достижения коллектива УГЛТУ, высоко держащего знамя российской науки, вызывают восхищение и гордость. Желаем всем сотрудникам неиссякаемой энергии, энтузиазма, стабильности и благополучия!

ОАО «Соликамскбумпром»

618548 Пермский край, г. Соликамск,
ул. Коммунистическая, 21

Тел. (34253) 6-46-63, факсы: 4-81-30, 4-74-33

E-mail: solbum@permonline.ru

www.solbum.ru

МГТУ — университет на 100%

Официальной датой основания Мурманского государственного технического университета считается 11 января 1950 года. В этом году МГТУ отмечает 60-летний юбилей. О достижениях университета и его студентов рассказывает ректор МГТУ Александр ЕРШОВ.



Сегодня на 13 факультетах МГТУ обучаются около десяти тысяч курсантов и студентов. Среди выпускников: председатель Правления Союза рыбопромышленников Севера Виталий КАСАТКИН; генеральный директор исполнительной дирекции Союза рыбопромышленников Севера Василий НИКИТИН; капитан порта г. Мурманск Сергей ДИДЕНКО; генеральный директор ЗАО «Мурмансельдь-2» Юрий ЗАДВОРНЫЙ; генеральный директор ОАО «Мурманский морской рыбный порт» Владимир СОКОЛОВ; главный инженер ОАО «Мурманский траловый флот» Юрий ПАРШЕВ; начальник отдела строительства скважин ОАО НПО «Буровая техника — ВНИИБТ» Роман ИВАНЬЧЕВ

? Александр Михайлович, сейчас коллектив МГТУ живет под знаком 60-летнего юбилея. Какие важнейшие события в его жизни вы можете отметить?

— Важнейшим событием 2009 года стала аккредитация МГТУ. И ее результаты меня, не скрою, очень порадовали. Раньше мы соответствовали статусу университета на 99,5%, а теперь — на все 100%! Мы превысили все аккредитационные показатели. Очень хорошее мнение сложилось у членов комиссии о многих кафедрах нашего вуза, в частности о кафедрах автоматики и вычислительной техники, химии, технологии пищевых производств, биологии, биоэкологии и прочих. Также следует отметить, что в 2009 году было открыто 30 ставок научных сотрудников.

У нас действует Северо-Западный центр по морской политике Российской Федерации в Арктике. Это очень интересное и важное направление. Мы стали инициаторами создания Арктической ассоциации университетов России для совместной подготовки кадров по освоению минеральных и биологических ресурсов Арктики. В Ассоциацию, кроме МГТУ, вошли Архангельский государственный технический университет, Петрозаводский государственный университет, Российский государственный университет нефти и газа, Кольский научный центр Российской академии наук, Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии. Это станет серьезным прорывом в данном на-

правлении, ведь многие интересуются освоением арктических ресурсов, к этому нужно готовиться. И центром решения данной задачи должен стать Мурманск.

Мы приобрели много лабораторного и научно-исследовательского оборудования, стараемся создать все необходимые условия для разработки инновационных технологий и внедрения их в промышленность.

Несмотря на кризис и неблагоприятную демографическую ситуацию, мы чувствуем себя неплохо, ибо ищем в профориентационной работе новые подходы. Кстати, у нас разработан план мероприятий по работе с абитуриентами. Так, недавно группа наших сотрудников (в их числе были и студенты, и курсанты) побывали в 30 школах республики Карелия, соседней с нашей областью. Ряд школ Карелии проявили особый интерес к морским специальностям, подготовкой которых МГТУ славится на весь мир. Некоторые даже захотели создать с нашей помощью морские школы у себя. Думаю, мы будем развивать направление профориентации и популяризировать МГТУ в других регионах, в особенности нашу Морскую академию, где готовят морских инженеров. В этом направлении мы легко конкурируем с любыми столичными вузами. Морские специальности привлекательны еще и тем, что курсанты нашей академии обеспечиваются бесплатным питанием, обмундированием, общежитием. Поэтому для ребят из небогатых семей учеба в Морской академии — это подарок. Причем без работы будущие морские инженеры не останутся, поскольку рыбная отрасль сейчас развивается, и финансовое положение у будущих выпускников будет стабильным. Так что перспективы здесь большие.

Радуют меня наши студенты и курсанты, которые даже на всероссийском уровне показывают достойные результаты и создают хороший имидж родному вузу. Наши ребята много лет принимают участие в конкурсе Благотворительного фонда Владимира Потанина и достойно себя проявляют в нем. Недавно наши студенты и курсанты получили дипломы за первые места в студенческой научно-технической конференции «П.О.И.С.К.», которая проходила во Владивостоке. Надолго запомнится нашей группе учащихся Международная морская регата, которая состоялась в прошлом году в Санкт-Петербурге. В рамках этой регаты, с целью изучения истории нашей Родины, ребята побывали на Валааме. Событием для шестерых наших студентов стало участие в Молодежном форуме в Москве. Гордимся мы и нашими спортсменами: наш студент Алексей ПЕТУХОВ вошел в состав Олимпийской команды и стал бронзовым призером Олимпийских игр в командном спринте в Ванкувере.

? *Александр Михайлович, много было разговоров вокруг слияния МГТУ и Мурманского морского рыбопромышленного колледжа имени И.И. Месяцева. Как-то продвигается решение этого вопроса?*

— В декабре мы подписали учредительный договор о создании некоммерческого партнерства в виде ассоциации. Готовим соответствующие документы, чтобы передать их в правительство. Есть протокол совещания, утвержденный начальником управления науки и образования Федерального агентства РФ по рыболовству, который обязывает нас рассмотреть этот вопрос. Мы с коллективом его обсудили и одобрили. Осталось провести конференцию сотрудников в Морском колледже. От этого слияния выиграют, прежде всего, курсанты: у нас будут общие, сквозные учебные планы, для выпускников колледжа будут выделены целевые места. Однако этот процесс достаточно длителен. При положительном стечении обстоятельств потребуется один-два года. Чем быстрее сотрудники колледжа примут соответствующее решение, тем быстрее осуществится процесс реорганизации.

? *Какие задачи в настоящее время стоят перед коллективом университета?*

— Одна из первоочередных задач — привлечь к поступлению в наш вуз как можно больше абитуриентов, чтобы заполнить все бюджетные места. Для этого нужно провести большую профориентационную работу. Замечу, что от решения этой задачи будет зависеть и финансовое положение вуза. А для того, чтобы будущие первокурсники доверили свое обучение именно нам, мы должны обеспечивать качественное образование. С прошлого года в МГТУ внедряется система менеджмента качества по ее внедрению университет вошел в десятку лучших вузов России. Мы должны поставить перед собой цель: из десятки выйти на первое, второе либо третье место. Но лучше — на первое!

Кроме того, мы должны оптимизировать структуру подразделений, занимающихся научной деятельностью. Статус университета будет высоким только тогда, когда будут заметны результаты научной работы. В текущем году мы планируем провести модернизацию научной деятельности. Это связано с тем, что у нас появился штат научных сотрудников — а это хороший фундамент для вывода университета на современный уровень. Вероятно, будет создан институт — научно-исследовательский и инновационно-технологический (это лишь вариант названия, оно будет корректироваться).

Сейчас большое значение имеет второе высшее образование. Переподготовка кадров по социально-экономическим направлениям многие годы велась в Центре социально-экономической переподготовки. Эта структура устарела. Поэтому по решению Ученого совета МГТУ на его базе уже в этом году создан Институт дополнительного про-

фессионального образования. Это стало важным событием в жизни всего региона.

Важнейшей задачей в новом году является и северная экспедиция барка «Седов». Она курируется Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации. И действительно, поход экипажа барка с курсантами на борту в северные моря станет событием не только для Мурманска и области, но и для России.

Этот поход, кстати, очень непростой, будет посвящён 65-летию Победы в Великой Отечественной войне. Экспедиция связана и с освоением минеральных и биологических ресурсов в Арктике. Этим походом мы как бы заявляем приоритет Российской Федерации на богатства, которые находятся в глубинах северных морей. Поэтому мы должны внести свой вклад и провести плодотворную работу в этом направлении. По большому счету, этим походом мы сделаем рекламу и нашему вузу, и городу-герою Мурманску.

В настоящее время мы приводим парусник в порядок: он ремонтируется в Мурманске. Очень важно, что в прошлом году мы заменили на нем главный двигатель. И с каждым годом все улучшаем его. Замечу: несмотря на солидный возраст, барк становится все моложе и моложе. Но ведь если в него не вкладывать средства, он встанет у причала. К тому же судно должно быть безопасным и соответствовать требованиям Регистра, ведь на нем практикуются курсанты.

? *Александр Михайлович, как МГТУ будет отмечать юбилей?*

— Это важное и ответственное событие в жизни коллектива. Разработан план мероприятий. В связи с этим событием будет издана книга об МГТУ, выпущен фильм. Думаю, шикарно юбилей праздновать не будем, но встретим его достойно. **Т**

Интервью провела Анна КУЛИКОВА
Фото: Юлия КОЛЕСОВА и Валерий ВАСИЛЕВСКИЙ

МГТУ — судовладелец крупнейшего в мире учебно-парусного судна «Седов», занесенного в Книгу рекордов Гиннеса и являющегося визитной карточкой не только крупнейшего города за полярным кругом, но и всей России

Барк «Седов»



«Капитан однажды — капитан всегда»

Зачастую именно выбор места учебы определяет всю дальнейшую судьбу человека. Генеральный директор ЗАО «Мурмансельдь-2» Юрий ЗАДВОРНЫЙ вспоминает годы, когда он был курсантом в Мурманском высшем инженерном морском училище — сегодняшнем Мурманском государственном техническом университете.



Юрий ЗАДВОРНЫЙ,
генеральный директор ЗАО «Мурмансельдь-2»

? Юрий Васильевич, расскажите, пожалуйста, как вы стали курсантом Высшего мореходного училища в Мурманске.

— Сначала я пробовал поступить на радиотехнический факультет Ленинградского высшего инженерного морского училища. Но в 1969 году на этот факультет был самый высокий конкурс, и я не прошел, набрав 14 баллов из 15. Тех, кто не прошел, агитировали поступать во многие учебные заведения Ленинграда с теми же оценками. Но тут приехал преподаватель из Мурманска и рассказал о том, что там тоже есть морское училище Министерства рыбного хозяйства. В результате я и еще около 200 человек поехали в Мурманск. Еще в дороге я понял, что если ходить в море, то нужно быть капитаном. Поэтому, когда при-

ехал, записался на судоводителя. Борис Павлович ДОЛМАТОВ, декан судоводительского факультета, просмотрев мои оценки, посоветовал мне идти на электромеханический факультет, потому что он более престижный. Но я твердо сказал, что пойду на судоводительский. И не пожалел.

? Для многих родной вуз — это, в первую очередь, преподаватели. Расскажите, пожалуйста, о ком у вас остались самые яркие воспоминания.

— Начнем с Евгения Ивановича ПОРТНОВА — одного из первых начальников училища. Он был капитаном первого ранга, участником войны. Вел у нас морское дело, но самое главное — он учил нас жизни. Его любили все курсанты. Могу рассказать такую историю: я не люблю писать письма, и когда после первого семестра вернулся из отпуска, забыл даже послать домой телеграмму. Родители беспокоились и разыскивали меня через начальника училища. И вот вызвал меня Евгений Иванович, отчитал, а потом дал пачку открыток и сказал: «Раз в неделю посылай «жив, здоров, пока не женился» — матери и этого будет достаточно».

Обязательно нужно рассказать о Борисе Павловиче ДОЛМАТОВЕ. Он стал начальником училища после Евгения Ивановича как раз в те годы, когда я учился. При нем училище развивалось, увеличивалось количество принимаемых на обучение курсантов, были построены новые корпуса. Борис Павлович отправлял нас по всей стране агитировать к поступлению в училище.

Он был очень принципиальным человеком, достаточно жестким. При нем была строгая дисциплина. Кроме того, он обладал феноменальной памятью. Борис Павлович читал у нас мореходную астрономию, и после первого семестра всех первокурсников (а нас было больше 180 человек) знал не только по фамилии, но и по имени-отчеству. И всегда обращался к нам только по имени-отчеству.

Но главное, что он стимулировал курсантов к учебе. Из 180 курсантов на нашем курсе было только трое мурманчан, все остальные, как и я, из других регионов. И мы, конечно, старались подольше побыть дома и летали на самолетах вместо того, чтобы ездить на поездах. Но нередко случалось так, что была нелетная погода, и мы опаздывали. Так вот, у Бориса Павловича был железный принцип: за первое опоздание курсант лишался части очередного отпуска с коэффициентом два — то есть за каждый день опоздания из следующего отпуска у него вычитались два дня. За последующие опоздания коэффициент увеличивался. Но если ты сдавал очередную сессию без троек, то половина твоих долгов прощалась и тебе давалось трое суток дополнительного отпуска. А если ты сдавал все на отлично, то все твои долги прощались и ты получал восемь суток дополнительного отпуска.

Нужно вспомнить и такого человека, как Анатолий Иванович ТАНЦУРА, который вел у нас гидрометеорологию. Это человек, с одной стороны, необычайно добрый к курсантам, а с другой стороны — требовательный. Он прошел войну, возглавлял всю северную гидрометеорологическую службу по проводке конвоев.

Можно вспомнить Игоря Ивановича ПОРЫШЕВА — он у нас читал теорию устройства корабля. Коренной петербуржец, интеллигент. Он, как и другие преподаватели, учил нас, кроме научных дисциплин, жизни — ведь мы были молодыми семнадцатилетними мальчишками, оторванными от семьи.

Константин Николаевич ЛОГИНОВ читал у нас электронavigационные приборы. Это автор многих учебников, человек необычайной интеллигентности, корректности и тоже весьма требовательный. Предмет этот сложный, и Константин Николаевич никогда на экзамене в первый раз не снижал оценку, если курсант честно сознавался, что не успел как следует подготовиться. А вот «шаровиков» очень не любил.

Станислав Алексеевич ЕЛЬЧАНИНОВ читал нам радионавигационные приборы. Он тоже прошел войну — еще

несовершеннолетним пацаном был радиодиверсантом. Именно то поколение отличалось высокой интеллигентностью, отличным знанием предмета и знанием жизни.

Трудно не вспомнить Дмитрия Юрьевича ПАВЛОВИЧА — это был начальник строевого отдела, так сказать «отец» всех курсантов. Дело в том, что у нас было закрытое учебное заведение. Мы носили форму, у нас были командиры роты — офицеры. И начальником над всеми курсантами и офицерами был именно он. Дмитрий Юрьевич тоже был требовательным, но, с другой стороны, всегда мог войти в положение, выручить.

Здесь нужно рассказать и о Владимире Васильевиче БОЙКО, который пришел к нам на второй курс командиром роты — старшим лейтенантом. Он украинец, который провел свою молодость в Грузии и по-русски говорил не совсем правильно. Поэтому ему тоже доставалось, и мы взаимно друг друга воспитывали.

? *Расскажите о практической части вашей учебы.*

— Мы проходили практику каждый год. После первого курса была парусная практика. Тогда у нас было два учебных парусных судна: баркентины «Георгий Ратманов» и «Иван Месяцев». Я ходил на «Иване Месяцеве» на Соловецкие острова, по Белому морю. После второго



М-0270 «Альмак» на промысле трески и пикши

курса у нас была транспортная практика, ее я проходил на транспортном рефрижераторе «Хибинские горы» — он тогда был самым современным и большим транспортным судном на Севере — и на плавучей базе «Маточкин шар». После третьего курса у нас была шлюпочная практика: мы строили свою базу на берегу реки Туломы в поселке Восмус. После четвертого курса уже была промысловая практика, ее я проходил в траловом флоте на производственном рефрижераторе «Магнит». Капитаном на нем был Валерий Борисович БАРКАН, опытный рыбак, который тоже дал мне очень много знаний, необходимых для судоводителя. И после

пятого курса — традиционная штурманская практика, которую я проходил на учебном судне «Батайск», большом грузопассажирском пароходе.

? *Что из всего этого было наиболее захватывающим?*

— Конечно, это были заходы в иностранные порты, потому что в те времена советским людям нечасто случалось выезжать за границу. Но большинство из курсантов училища после первого курса уже имели паспорта моряков и могли побывать за рубежом. За свою профессиональную деятельность я исколесил полмира, работал во всех морях, кроме морей Юго-Восточной Азии.

? *Как вы считаете, что самое главное в вашей профессии?*

— Думаю, это умение работать с людьми. Потому что под началом капитана — большие экипажи, хотя сейчас уже и поменьше, чем были раньше. Например, экипаж плавбазы — около 250 человек. На современных крупных добывающих судах, на которых я работал, — под сто человек. Поэтому умение сплотить экипаж — наверное, самое главное для капитана. Мне очень понравился лозунг крупной агентуры немецкой компании «Транснаутик», который выбит в граните и висит в фойе этой компании. Он гласит: «Капитан однажды — капитан всегда». Не случайно ведь англичане говорят, что выше капитана на судне — только бог. Это действительно так. Потому что за все отвечает капитан. Конечно, сейчас есть спутниковая связь, но раньше ее не



М-0277 «Альферас» на промысле сельди



Богатый улов скумбрии

было, и приходилось самому принимать решения в сложных ситуациях, когда от тебя зависит не только техническое состояние судна, но и жизни экипажей, и благополучие многих людей — ведь большинство ходили в море, чтобы заработать, обеспечить достойную жизнь своим семьям. А что бы кто ни говорил, успех работы промыслового судна процентов на 70—80 зависит от капитана: от его умения найти и поймать рыбу, организовать работу штурманов, рыбофабрики, добытчиков, всего экипажа судна.

? *Юрий Васильевич, расскажите теперь о ваших достижениях в профессиональной и научной деятельности.*

— В 1975 году я окончил училище по специальности инженер-судоводитель. Был направлен в управление «Мурмансельдь», которое в дальнейшем было преобразовано в объединение «Мурманрыбпром». Прошел, как раньше писали в анкетах, путь от четвертого помощника капитана до генерального директора этого объединения — одного из крупнейших рыбодобывающих флотов Советского Союза.

В 1985 году окончил Ленинградский финансово-экономический институт (сегодня это Санкт-Петербургский университет экономики и финансов). В 2005-м защитил кандидатскую диссертацию в Российской академии государственной службы при Президенте Российской Федерации. Почетный доктор нашего университета.

В 2009 году был избран профессором университета.

В настоящее время завершаю докторскую диссертацию на тему «Развитие транспортной инфраструктуры северных регионов». Также уже четыре года в МГТУ веду курс «Международный рыболовный бизнес».

? *Как вы считаете, преподавание — это ваше?*

— Да, преподавать мне очень нравится, и я считаю, что это весьма полезно не только для студентов, но и для меня самого, потому что я тоже учусь у них — прежде всего, оптимизму, задору, настрою, а кроме того — прагматизму. Я им честно говорю, что они сейчас умнее, чем были мы в этом возрасте. Но при этом прошу никогда не забывать, что мы всегда будем опытнее, хотя бы на количество прожитых лет.

? *Вы упомянули о том, что в годы вашей учебы в училище было много курсантов из других регионов. Как с этим делом обстоит теперь?*

— С этим есть проблема. К слову, я, ко всему прочему, председатель попечительского совета в университете, и мы решили возобновить агитационную практику. Сюда и сейчас приезжают из других городов, но, к сожалению, меньше. Прежде всего, потому что появилась возможность поступить в вуз у себя дома. И, чего греха таить, сегодня упал престиж этой профессии. Хотя для мужчин это очень достойная про-

фессия, неважно, кто ты — механик, или технолог, или капитан (судоводитель). Профессия моряка, рыбака всегда была очень сложной, тяжелой. Это и сегодня так. Но зато это позволяет самоутверждаться, учиться преодолевать трудности, в конечном счете, воспитывает настоящих мужчин. Думаю, что престиж профессии снова поднимется, когда мы возродим российский рыбодобывающий флот, для этого есть все шансы.

? *Как вы оцениваете уровень подготовки студентов в ваши годы и сейчас?*

— Я без хвальбы могу сказать, что выпускники Мурманского высшего инженерного морского училища высоко ценились и работали во всем мире. Многие из них поднимали рыбную промышленность и на юге Советского Союза, и на Дальнем Востоке, и за границей. И сейчас уровень подготовки ведущих специалистов, на мой взгляд, достаточно высокий. Прежде всего — морских и ряда технических специальностей. Также высокий уровень подготовки по экономическим дисциплинам, по иностранному языку — это я могу подтвердить как член госкомиссии.

? *Были ли какие-то традиции у курсантов училища в ваше время, которые теперь ушли?*

— Я очень любил участвовать в парадах. Раньше их ежегодно проводили на 7 Ноября и 1 Мая. Несколько тысяч человек выходили из училища и шли в едином строю, в едином порыве. Это создавало необычайное ощущение принадлежности к чему-то, ощущение себя частью единого целого. И несколько лет назад я ощутил, что мне в Мурманске чего-то не хватает. Я очень долго думал и понял, что мне не хватает курсантов в форме на улицах города. Правда, в последнее время курсанты начали чаще ходить в форме. Я считаю это возрождением доброй традиции, потому что форма дисциплинирует не только самих курсантов, но и весь Мурманск — ведь у нас все же морской город. **Р**

ЗАО «Мурмансельдь-2»

183025 г. Мурманск,
ул. Полярные Зори, 22
Тел. (8152) 44-16-94
Факс 44-80-06
E-mail: murmanseld2@mail.ru

Российскую науку поддержат грантами

Чтобы привлечь к работе в российских вузах лучших специалистов в тех или иных отраслях, государство выделит 12 миллиардов рублей на гранты ученым, сообщает пресс-служба Министерства образования и науки РФ.

— 12 миллиардов рублей будет выделено в 2010—2012 годах на гранты лучшим ученым, под руководством которых в российских вузах будут проводиться научные исследования, — сообщил директор Департамента стратегии и перспективных проектов в образовании и науке Минобрнауки России Сергей ИВАНЕЦ в Томске, где 2 апреля начала работу конференция «Развитие научно-технического сотрудничества российских научных и научно-образовательных центров с учеными-соотечественниками, работающими за рубежом».

Гранты будут выделяться на конкурсной основе, с учетом опыта реализации федеральной целевой программы

«Научные и научно-педагогические кадры инновационной России».

— Полученный в ходе реализации ФЦП «Кадры» опыт позволяет осуществлять новые совместные проекты, запускать новые международные программы. Одним из таких проектов станет выделение грантов ведущим ученым, при этом цель данного проекта — привлечь к работе в российских вузах лучших специалистов в тех или иных областях науки, — подчеркнул Сергей ИВАНЕЦ.

В конференции, организованной под эгидой Минобрнауки России, приняло участие более 80 ученых, в том числе наши соотечественники, проживающие за рубежом и работающие в научных,

научно-технических и инновационных организациях США, Германии, Испании, Франции, Израиля, Великобритании, Бразилии.

В торжественной церемонии открытия Конференции приняли участие губернатор Томской области Виктор КРЕСС, ректор Томского государственного университета Георгий МАЙЕР, президент Международной ассоциации русскоговорящих ученых Вячеслав САФАРОВ.

Темы секций и круглых столов, прошедших со 2 по 4 апреля в четырех томских вузах, охватили все передовые отрасли научных исследований и разработок: техническая физика, нанотехнологии, рациональное природопользование, молекулярная биология и медицина, информационно-телекоммуникационные системы и электроника. **С**

Юбилейный год

В 2010 году сразу несколько крупных российских вузов отмечают юбилеи. Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана, Российский государственный университет нефти и газа им. И.М. Губкина, Московский энергетический институт — это лишь неполный список вузов-юбиляров.

Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана отметит 180 лет со дня своего основания. Несколько раз сменив за эти годы свое название, а главное — статус, МГТУ в октябре 2009 года стал «национальным исследовательским университетом».

Ежегодно университет выпускает более 18 тысяч студентов практически по всем специальностям современного машино- и приборостроения. Нужно отметить, что в рейтинге вузов технического профиля, проводимого Министерством образования России и Ассоциацией технических университетов, МГТУ им. Н.Э. Баумана неизменно занимает первое место. Подробнее о МГТУ читайте в следующем номере ТСР.

Интересно, что 80-летие в этом году встречают сразу три крупных отраслевых вуза: Российский государственный университет нефти и газа имени И.М.



Губкина, Московский энергетический институт (технический университет), Уральский государственный лесотехнический университет

МЭИ (ТУ) — один из крупнейших технических университетов России в области энергетики, электротехники, электроники, информатики. За успехи в подготовке инженеров и научных кадров МЭИ награжден двумя орденами России и шестью орденами зарубежных государств. С 2002 года возглавляет Открытый энергетический университет, объединяющий 12 университетов, представляющих все регионы России, является базовым вузом по энергетике в университете ШОС.

РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина, о

юбилее которого ТСР писал в прошлом номере, входит в первую пятерку рейтинга ведущих технических университетов России. Сегодня он стремится получить статус «национального исследовательского университета», для чего есть все основания: объем финансирования научных исследований университета в 2009 году составил 480 миллионов рублей, а с учетом производственной деятельности технопарка — более миллиарда рублей.

УГЛТУ на протяжении всей своей истории выступал локомотивом развития лесной промышленности Уральского региона. Сегодня исследования, которые ведутся в вузе, востребованы как государством, так и частными инвесторами. **С**

Екатеринбургский автомобильно-дорожный колледж: спустя 80 лет

80 лет для учебного заведения — возраст зрелости и расцвета. Особенно если учесть, что все эти годы бывший техникум, а теперь Екатеринбургский автомобильно-дорожный колледж, концентрировался на двух направлениях: дорогах и автомобилях.



Главный корпус ЕАДК



Галина ПОПОВА, директор ЕАДК

Свердловский дорожный техникум был образован приказами 13 мая 1930 года. С течением времени изменялось название учебного заведения: дорожно-механический техникум, автомобильно-дорожный техникум и, наконец, с 1993 года — Екатеринбургский автомобильно-дорожный колледж. Менялись и ведомства, распорядители и учредители: ГУШОСДОР, Министерство путей сообщения СССР, Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, Министерство транспорта РФ и с 2005 года — Министерство образования и науки РФ. Не менялся только профиль подготовки, что можно отнести к дальновидности бывших руководителей и нынешнего директора колледжа.

Специалисты, которых готовит колледж, — это дорожные строители и дорожные механики, автомобильные механики, а также бухгалтеры, организаторы перевозок и управленцы для дорожной и автомобильной отраслей. Всего за 80 лет подготовлено свыше 25 тысяч специалистов. Среди выпускников — руководители министерств и ведомств, районных, городских и областных

дорожных и автотранспортных организаций, органов ГИБДД. В частности, можно упомянуть бывшего заместителя министра автомобильных дорог РСФСР Владимира МАЛЫЦЕВА, бывшего начальника ГИБДД Свердловской области Виктора РЯМОВА, бывшего заместителя начальника Свердловского областного управления автомобильных дорог Рудольфа БУЛАТОВА.

В течение многих лет техникум (колледж) был единственным учебным заведением СПО, готовящим только специалистов-дорожников и автомобилистов, что положительно сказалось на развитии учебно-материальной базы, подборе и формировании педагогических кадров и, как следствие, главным показателем — престижности колледжа в масштабах Уральского региона.

Специализация на конкурентном рынке

Несмотря на рост числа учебных заведений, готовящих специалистов по тем же специальностям, их многопрофильность и недостаточное оснащение материальной базы не позволили создать серьезную конкуренцию колледжу по уровню подготовки специалистов.

Выпускников, имеющих на руках диплом об окончании ЕАДК, охотно принимают дорожные и автотранспортные предприятия различных форм собственности, поскольку этот диплом гарантирует хороший уровень теоретической и практической подготовки. Ведь кроме диплома выпускник колледжа имеет документы о наличии одной или двух рабочих профессий: водителя категорий «В» или «В, С», машиниста дорожной техники, лаборанта, дорожного рабочего и прочих.

Об уровне теоретической и практической подготовки специалистов по профилю учебного заведения свидетельствуют достижения колледжа: I место в областной олимпиаде по специальности «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта» в 2007, 2008, 2009 годах, I место во Всероссийской олимпиаде по специальности «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта» в 2008 году, I место в олимпиаде среди студентов техникумов и автодорожных колледжей России по специальности «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог и аэродромов» в 2008 году и 2009-м (вне конкурса).

Безусловно, подготовка специалиста включает в себя не только теоретическую и практическую часть, но и процесс формирования личности, обладающей системным мышлением, способностью к самоанализу, творческой активностью. В частности, это и пропаганда здорового образа жизни, воспитание патриотизма, толерантности, общей культуры. Об эффективности работы по формированию личности свидетельствуют успехи колледжа в организации воспитательной работы: I место в 2007-м и II место в 2008 году на областном конкурсе стенной печати; I место на районном конкурсе СТЭМ «Мир не прост» в 2007 году; II место на областном конкурсе чтецов в 2008 году; III место, поощрительный диплом и специальный приз на Всероссийском смотре-конкурсе научно-технического творчества студентов СПО в 2009 году; I место на региональной олимпиаде «Земли уральской самородки» в 2009 году.

Преимственность кадров

Одним из главных показателей учебного заведения являются его преподавательские кадры, их стабильность и преемственность. Именно они обеспечивают престижность колледжа, развитие его материальной базы, методическое оснащение учебного процесса, воспитание студентов. Благодаря им ширится список достижений студентов ЕАДК на олимпиадах, смотрах и конкурсах профессионального мастерства, в знаниях компьютерной техники и иностранных языков, в спорте и художественной самодетельности. Нужно подчеркнуть, что немало выпускников ЕАДК остаются работать в колледже после его окончания в качестве мастеров производственного обучения, сотрудников бухгалтерии, лаборантов и заведующих лабораториями, преподавателей и даже директора.

Галина ПОПОВА окончила дорожно-строительное отделение САДТ в 1973 году, затем работала лаборантом, преподавателем, заведующей отделением, а с 2001 года возглавляет Екатеринбургский автомобильно-дорожный колледж. Награждена званиями «По-

четный дорожник», «Почетный работник транспорта России», «Почетный работник среднего профессионального образования».

Сегодня в колледже работают почти 30 его выпускников, в том числе 15 преподавателей. Благодаря им перед руководством колледжа сегодня не стоит проблема поиска сотрудников на должности преподавателей специальных дисциплин.

Учиться с комфортом

Второй, не менее важный, показатель деятельности учебного заведения — его оснащение. Сегодня материальная база колледжа насчитывает 55 кабинетов, 17 лабораторий, актовый зал на 400 мест, лекционный зал на 60 мест, семь компьютерных классов (в том числе два класса автоматизированного проектирования автомобильных дорог), свыше 160 компьютеров, два спортивных зала, два тренажерных класса. Также колледж располагает интернет-библиотекой и читальным залом, автомобильной и дорожной техникой, полигоном, станочным и слесарным классами, классом сварки, кузницей, медицинским кабинетом, общежитием с числом проживающих свыше 340 человек, столовой с залами на 250 и 30 мест, буфетом и прочим.

Все это позволяет организовать учебный процесс — как в части теоретического, так и в части практического обучения, а также внеклассную воспитательную работу, быт и досуг студентов. При этом важной целью является обеспечение комфортных и безопасных условий учебы и быта. Для этого в последние годы выполнены современная реконструкция и ремонт учебного корпуса и общежития, установлены пожарная сигнализация и видеонаблюдение, закуплены мебель, бытовая техника.

Качество — проверено

ЕАДК считает важной задачей повышение престижности колледжа в Уральском регионе и за его пределами. Престиж учебного заведения — это, пре-

жде всего, обеспечение высокого уровня подготовки выпускников. Весь педагогический коллектив нацелен на решение этой задачи. Итогом напряженной работы стала выдача колледжу в конце 2008 года Ассоциацией по сертификации «Русский регистр» международного сертификата качества о соответствии системе менеджмента качества МС ИСО 9001:2000. В конце 2009 года колледж прошел инспекционную проверку системы менеджмента качества. В этом же году колледж успешно выдержал процедуры лицензирования и аккредитации и получил соответствующие документы до 2014 года.

Что же будет происходить с колледжем в дальнейшем? Несмотря на кризис в дорожном строительстве, снижение уровня подготовки поступающих в колледж выпускников школ, демографические проблемы и прочее, ЕАДК с оптимизмом смотрит в будущее. Одно из главных оснований для этого — сохранение профиля колледжа. Нельзя обеспечить успешное развитие нашей страны без выполнения жизненно важной программы «Дороги России». Будут расти объемы строительства автомобильных дорог, работы по благоустройству автомобильных трасс и городских улиц, будет развиваться «Большой Екатеринбург», по-прежнему будет расти количество автомобилей, станций диагностики и технического обслуживания. Надеемся, что и руководители дорожных и автотранспортных организаций ощутят необходимость в квалифицированных специалистах, и в колледже снова появится значительное число студентов, обучающихся по направлениям предприятий.

Екатеринбургский автомобильно-дорожный колледж ставит для себя главной целью сохранять высокое качество образования и быть признанным в числе лучших учебных заведений среднего профессионального образования по выбранным профилям подготовки. **Р**



Екатеринбургский

автомобильно-дорожный колледж

620062 Екатеринбург, пр. Ленина, 91

Тел./факс (343) 374-01-10

Среди достижений студентов колледжа: I место на областной олимпиаде по специальности «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта» в 2007, 2008, 2009 годах, I место на Всероссийской олимпиаде по специальности «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта» в 2008 году, I место на олимпиаде среди студентов средних профессиональных учебных заведений России по специальности «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог и аэродромов» в 2008 и 2009 годах.

Лучшие кадры для уральских дорог

Через год ФГУП «Свердловскавтодор» будет отмечать 90-летний юбилей, но благодаря своему руководству предприятие сохраняет молодой дух. Его руководитель Андрей ЗОТОВ уверен, что сможет сохранить стабильное экономическое положение предприятия и принести пользу городу и области.



Андрей ЗОТОВ, и. о. генерального директора ФГУП «Свердловскавтодор»

ФГУП «Свердловскавтодор» — крупнейшее предприятие как среди подведомственных Федеральному дорожному агентству, так и среди всех подрядных коммерческих организаций дорожной отрасли Свердловской области.

Предприятие содержит 100% проходящих по территории Свердловской области федеральных автомобильных дорог протяженностью 626 километров и более 70% территориальных автомобильных дорог общего пользования протяженностью более 6,7 тысячи километров. Годовой объем работ ФГУП «Свердловскавтодор» составляет свыше четырех миллиардов рублей. В настоящее время предприятие проводит реорганизацию по изменению правового статуса — от ФГУП к ОАО.

В феврале 2008 года ФГУП «Свердловскавтодор» было признано организацией высокой социальной эффективности в конкурсе, проводимом Минэкономразвития РФ. Неоднократно предприятие становилось победителем в номинации «Лучшая подрядная организация» во всероссийском конкурсе «Дороги России», проводимом под эгидой Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ.

Кадровый потенциал

В коллективе предприятия трудятся около 3,5 тысячи человек. Из них более 250 — выпускники Екатеринбургского автомобильно-дорожного колледжа.

Всего в ФГУП «Свердловскавтодор» начинали свой трудовой стаж больше 2,5 тысячи выпускников ЕАДК. В их числе: директор Туринского ДРСУ Геннадий МОЛОСТОВОВ, заместитель директора Туринского ДРСУ Сергей МЯЧИН, главный механик Туринского ДРСУ Александр КАНТЫШЕВ, директор Талицкого ДРСУ Евгений АМИНОВ, главный инженер Тавдинского ДРСУ Александр КУЛЯБО, заместитель директора Тавдинского ДРСУ Андрей ЛЕВИТИН, заместитель директора Ирбитского ДРСУ Иван КОТЕЛЬНИКОВ, главный инженер Ирбитского ДРСУ Юрий ЛЕБЕДЕВ, главный инженер Красноуфимского ДРСУ Николай ПАСТУХОВ, заместитель генерального директора ФГУП «Свердловскавтодор» по общим вопросам Геннадий БОГУРОВ, начальник управления механизации Владимир ПОПОВ, начальник отдела механизации Сергей ВЗОРОВ и многие другие.

Андрей ЗОТОВ, будущий генеральный директор ОАО «Свердловскавтодор», сегодня исполняющий обязанности руководителя ФГУП, — выпускник Московского инженерно-физического института по специальности «Экономика и управление предприятием» и Президентской программы подготовки управленческих кадров, а также курсов маркетинга Бостонского университета. Имея непростой опыт работы на оборонном заводе в начале 90-х, он уверен, что благодаря слаженной работе команды ФГУП «Свердловскавтодор» удастся миновать кризис с минимальными потерями.



Специалисты ФГУП «Свердловскавтодор» — выпускники ЕАДК: Марина ГАРИНА, Геннадий БОГУРОВ, Наталья КАРГАПолова

Техническая оснащенность

Производственные мощности предприятия позволяют ежегодно вводить до 50 километров новых автомобильных дорог, капитально ремонтировать 400 километров и осуществлять содержание около десяти тысяч километров дорог. В распоряжении предприятия — асфальтобетонные установки, цех ЖБИ, свыше 1,5 тысячи единиц дорожно-строительной техники и оборудования.

Специалисты ФГУП «Свердловскавтодор» постоянно совершенствуют дорожные смеси, применяя импортные и отечественные компоненты, сокращая производственные расходы и повышая качество продукции и выполняемых работ.

Проектно-изыскательские работы

Проектный институт ФГУП «Свердловскавтодор» выполняет большой объем изыскательских и проектных работ на строительство, реконструкцию и ремонт автомобильных дорог, мостов, путепроводов, асфальтобетонных заводов и других объектов дорожной отрасли. Высокий профессионализм сотрудников помог завоевать хорошую репутацию, благодаря которой институт получает немало заказов из других регионов УрФО.

К сожалению, полностью раскрыть свой потенциал проектировщики пока не могут в силу многих сдерживающих факторов, основными из которых являются несовершенство законодательной и нормативно-технической базы, недостаток финансирования и крайне сжатые сроки, вынужденное выполнение непрофильных работ.

У руководства Свердловскавтодор есть свои предложения по совершенствованию законодательства. В частности, по мнению директора Проектного института Виктора ШАДУРИ, необходима государственная отраслевая программа по развитию проектного дела. Это поможет поднять уровень проектных организаций, сохранить в них престиж и преемственность профессии проектировщика. ■

ФГУП «Свердловскавтодор»

620014 Екатеринбург,

ул. Московская, 11

Тел. (343) 376-80-55

Факс 376-81-06

E-mail: avtdor@sv-avtdor.ru

