ДОРОГИ ПРИАНГАРЬЯ

журнал о дорожной отрасли

№1 (38) 2013

Транспортный каркас территорий

Планы нынешнего года

Женщина у «руля»

По дорогам мира

СОДЕРЖАНИЕ

Актуально!

1 Транспортный каркас территорий

4 Заседание правления Союза дорожников

Строительство и ремонт

5 Иркутск: объекты предстоящего сезона

7 «Прибайкалье»: планы 2013 года

9 Култук: новый путепровод

11 Нижнеудинские мосты

12 Братск получит денег меньше

Презентация

14 Надежное плечо

Новые технологии

15 Исследовательский вектор

19 В зоне вечной мерзлоты

Крупный план

21 «Если не нравится дорога, по которой идешь, начни строить новую!»

26 «Мне нравится, когда женщина участвует в производстве. Это дисциплинирует мужчин»

29 **Дайджест**

По дорогам мира

30 Ближняя Азия

УЧРЕДИТЕЛЬ:
СОЮЗ ДОРОЖНИКОВ
ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

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

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

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

Главный редактор: С. А. Верещагина

Дизайн и верстка: Ася Натан

Корректор: Раиса Кулагина

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

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

Заказ № . Дата выхода в свет 31.03.2013 г.

Это важно!

ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС ТЕРРИТОРИЙ

С 31 декабря 2013 года для городских поселений и городских округов и с 1 июня 2014 года для сельских поселений при отсутствии правил землепользования и застройки получить для строительства земельный участок из государственной или муниципальной собственности не получится.

Развитие территорий напрямую связано с развитием транспортной сети. Стратегическое решение транспортных проблем должно быть направлено на осуществление единой политики в области транспорта, градостроительства и землепользования, что является необходимым условием для достижения высокого уровня транспортного обслуживания, повышения степени использования городских территорий, улучшения качества жизни населения.

Однако на деле всё обстоит не так хорошо. Законодательство обязывает органы местного самоуправления иметь утвержденные правила землепользования и застройки на каждое поселение. Без указания на градостроительные регламенты, которые содержатся в правилах землепользования и застройки, нельзя оформить правоустанавливающие документы на земельный участок, получить градостроительный план земельного участка, изменить вид хозяйственной деятельности, получить разрешение на строительство, оформить разрешение на ввод объекта в эксплуатацию.

С 31 декабря 2013 года для городских поселений и городских округов и с 1 июня 2014 года для сельских поселений при отсутствии правил землепользования и застройки получить для строительства земельный участок из государственной или муниципальной собственности, не получится. И уже с 31 марта 2013 года – для городских поселений и с 31 декабря 2013-го – для сельских не допускается принятие решений о резервировании земель, об изъятии, в том числе путем выкупа, участков для государственных или муниципальных нужд, о переводе земель из

одной категории в другую, о предоставлении участков для размещения объектов федерального, регионального и местного значения, если такие объекты не предусмотрены генеральными планами или схемами территориального планирования. При отсутствии генерального плана городского округа или поселения также не допускается перевод земель из одной категории в другую для целей, не связанных с размещением объектов федерального, регионального, местного значения муниципальных районов.

Но даже наличие документов территориального планирования не гарантирует решения проблем, связанных с размещением линейных объектов. Как показывает практика, при разработке документов территориального планирования транспортная инфраструктура разрабатывается только в границах конкретного муниципального образования, без учета смежных территорий.

Полномочия органов местного самоуправления распределены таким образом, что только администрации районов и городских округов имеют право предоставлять земельные участки для строительства, в том числе и на территориях поселений. Поселения, разрабатывая свою градостроительную документацию, не всегда в курсе того, что район планирует или для каких целей уже предоставил земли. Кроме того, законодательство, регулирующее градостроительную деятельность, не дает целостное представление объектов инфраструктуры, составляющих транспортный каркас территории.

Как следствие, возникают конфликты интересов, транспортные проблемы, не развивается инженерная и социальная инфраструктура. Для преодоления этих противоречий необходимо скорейшее утверждение схем территориального планирования областей и разработка на их основе градостроительных документов, предусматривающих сопряженное развитие всех городских и сельских населенных пунктов, непосредственно связанных с ними. А также – создание единой, общей градостроительной стратегии. Это, например, может быть схема территориального планирования группы муниципальных образований.

Примером комплексного подхода к разработке схем территориального планирования с учетом транспортной составляющей может служить опыт ОАО «Иркутскгипродорнии», в составе Проектного комплекса которого создан Департамент градостроительного проектирования. Департамент занимается разработкой документов территориального планирования, градостроительного зонирования и планировки территории.

– Градостроительная документация – это «слоеный пирог», каждый слой которого – транспорт, коммуникации, электроснабжение, функциональное или территориальное зонирование – прорабатываются индивидуально, тщательно планируется, – говорит главный инженер Департамента градостроительного проектирования ОАО «Иркутскгипродорнии» **Жанна Лончакова**. – И только потом собирается в один объемный и содержательный документ – документ территориального планирования, который учитывает все направления развития территории. Решения, принятые в разрез градостроительной документации, или неправильный выбор планировочного функционального решения могут на десятилетия задержать развитие города или поселения.

Убедительный аргумент в разумности именно такого подхода – разработка схемы территориального планирования Слюдянского района Иркутской области, где был использован принцип территориально-транспортного планирования.

Район расположен вдоль побережья озера Байкал на границе двух субъектов Российской Федерации – Иркутской области и Республики Бурятии. По территории района проходит федеральная автомобильная дорога Р-258 (М-55) «Байкал».

– Одна из сложнейших проблем – движение транзитного транспорта по центру города Слюдянки, – продолжает Жанна Владимировна Лончакова. – Центральная улица Ленина имеет светофорное регулирование, наземные пешеходные переходы, в нескольких местах пересекает ветки железной дороги. Задержки в ожидании проезда влияют на производительность транзитного движения, увеличиваются потери времени у пассажиров, появляется транспортная усталость. Шум от проходящего транспорта отрицательно влияет на комфортность проживания населения, экологию городской среды. Если улицу Ленина не реконструировать либо не предусматривать в ближайшее время строительства обхода г. Слюдянки, то уже к 2015 году уровень загрузки достигнет сплошного потока автомобилей, движущихся с малыми скоростями. Реконструкция ул. Ленина затруднена из-за стесненных условий, наличия капитальной застройки вблизи обочин. Поэтому в ранее разработанном обосновании инвестиций развития федеральной дороги «Байкал» предусмотрели обход Слюдянки.

На территории района создана туристско-рекреационная зона. Для ее развития необходима транспортная инфраструктура. Многие приезжают

посмотреть Байкал, Кругобайкальскую железную дорогу; зимой – при наличии хорошей, безопасной автомобильной дороги – получит дальнейшее развитие горнолыжный туризм вблизи города Байкальска. И, наконец, с выводом трассы за пределы Слюдянки развитие самого города не будет тормозиться транзитным потоком.

Не менее критичная ситуация сложилась на участке между городами Слюдянка и Байкальск, где в горной и сильно пересеченной местности проходит дорога IV категории, по которой из Слюдянки идет большое количество автопоездов и тяжелых грузовых автомобилей. Если своевременно не приступить к реконструкции данного участка, то к 2015 году наибольшая скорость составит 50-55% от скорости в более комфортных условиях.

– К сожалению, сегодня мы пытаемся лишь снять остроту проблем путем организации движения и проведения капитального ремонта, что является полумерами, – заключает Жанна Лончакова.

– Федеральным законом № 41-ФЗ от 20 марта 2011 года внесены изменения, которыми заменяется подготовка градостроительных планов земельных участков на проекты планировки и проекты межевания для линейных объектов, – говорит **Владимир Ступаков**, директор Проектного комплекса ОАО «Иркутскгипродорнии». – В связи с этим необходимо на территорию, где планируется построить дорогу или другое линейное сооружение, выполнить проект планировки и проект межевания. Порядок подготовки выполнения данных проектов определен Градостроительным кодексом РФ.

Наш институт приступил к разработке проектов планировки линейных объектов в соответствии с требованиями законодательства. Сегодня автомобильная дорога проектируется на основании проектов планировки и проектов межевания территорий, которые, в свою очередь, разработаны на основании утвержденных решений генеральных планов и схем территориального планирования различного уровня.

Ирина Шушакова,
ОАО «Иркутскгипродорнии»

Официальная информация

ЗАСЕДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ СОЮЗА ДОРОЖНИКОВ

На расширенном заседании правления Союза дорожников Иркутской области присутствовали руководители крупнейших дорожно-строительных предприятий региона. В повестке дня обсуждались следующие вопросы: рынок дорожной отрасли на 2013 год, финансовый отчет за 2012 год, тематический план работы исполнительной дирекции на предстоящий год и бюджет Союза, поступление членских взносов, участие в выставке «Транспорт и дороги Сибири. Спецтехника. Сибавтосервис», прием новых членов.

Заместитель начальника Департамента дорожного строительства, благоустройства и транспорта Комитета по жилищно-коммунальному хозяйству администрации г. Иркутска В. Н. Малышев рассказал о дальнейшей реализации долгосрочной целевой программы «Дороги города Иркутска на период 2013-2017 годы», разработанной ОАО «Иркутскгипродорнии». Планом на 2013 год предусмотрено выделение 1,818 млрд руб. за счет средств местного и областного бюджетов.

Заместитель начальника Управления автомобильной магистрали Красноярск – Иркутск С. А. Скрипотчиков познакомил с программой работ на 2013 год. Всего выделено 5,7 млрд рублей.

На строительство и проектно-изыскательские работы – 2 738 552,5 тысячи рублей, в том числе:

– строительство и реконструкция – 2 233 525,4;

– замена дорожной одежды переходного типа на капитальное покрытие – 350 000,0;

– разработка проектной документации на строительство и реконструкцию – 134 217,3;

– разработка проектной документации на повышение уровня обустройства автомобильных дорог – 10 965,0;

– разработка проектной документации на обеспечение сохранности автомобильных дорог – 9844,8.

На капитальный ремонт – 1 389 481,5 тысячи рублей, в том числе:

– капитальный ремонт дорог – 1 239 567,8;

– капитальный ремонт искусственных сооружений – 99 234,9;

– разработка проектной документации на капитальный ремонт дорог – 48 882,0;

– разработка проектной документации на капитальный ремонт искусственных сооружений – 1 796,8.

На ремонт – 741 449,0 тысячи рублей, в том числе:

– ремонт дорог – 445 889,2;

– ремонт искусственных сооружений – 284 059,8;

– разработка проектной документации на ремонт дорог – 11 500,0;

– содержание дорог – 774 422,5;

– содержание искусственных сооружений – 67 903,6;

– транспортная безопасность – 669,6;

– работы по установлению придорожных полос – 40 376,2;

– расходы по оценке имущества независимыми оценщиками –120,0;

– привлечение экспертов и специалистов правовой сферы деятельности – 862,5.

Руководитель департамента организации выставок ОАО ИМВК «Сибэкспоцентр» Л. А. Галаева рассказала о предстоящей выставке «Транспорт и дороги Сибири. Спецтехника. Сибавтосервис». Члены Союза дорожников решили не только принять активное участие в выставке, но и провести круглый стол.

На заседании в члены Союза дорожников приняли Сибирский образовательный консультационно-методический центр «Байкалсерт».

Наш корр.

Иркутск: объекты предстоящего сезона

О ситуации в дорожном хозяйстве Иркутска нашему корреспонденту рассказал заместитель начальника департамента дорожного строительства, благоустройства и транспорта Владимир Малышев. И это вполне обоснованно, так как в ходе проверок состояния улично-дорожной сети выявляется масса недостатков при эксплуатации: разрушения дорожного покрытия, провалившиеся колодцы, плохое уплотнение устройства основания и асфальтового покрытия, выбоины и просадки, отсутствие водоотводов, нестыковки асфальта… Чрезмерная загруженность и слабый уровень развития магистральных улиц, отсутствие дублирующих направлений – всё это требует совершенствования транспортной схемы областного центра.

– Мы опираемся на долгосрочную целевую программу «Дороги города Иркутска на период 2013-2017 годы», – уточнил Владимир Малышев. – На нынешний год предусмотрено выделение 1,818 млрд рублей на реализацию запланированных мероприятий: 36 млн – на обеспечение комплексного развития транспортной инфраструктуры, 1,692 млрд – на поддержание надлежащего технического состояния автомобильных дорог и повышение безопасности дорожного движения, 90 млн – на организацию транспортного обслуживания населения.

На разработку проектной документации на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт дорог предусмотрено 23 млн рублей, из них 6 млн – на корректировку проектной документации транспортной развязки Маратовская, столько же – на корректировку документации на реконструкцию путепровода на участке транспортной развязки 0-3 км автомобильной дороги Иркутск – Оса – Усть-Уда и 4,5 млн – на разработку проектной документации по капремонту бульвара Рябикова с устройством ливневой канализации.

7 миллионов пойдут на реконструкцию улицы Маршала Конева. По данному объекту направлены предложения в региональное Министерство строительства и дорожного

хозяйства о возможности софинансирования работ за счет средств областного бюджета в объеме 5 миллионов рублей.

На выполнение капитального ремонта улицы Радищева предусмотрено 116 млн рублей, из них 110 млн – средства областного бюджета, выделяемые в рамках долгосрочной целевой программы «Развитие административного центра Иркутской области». В настоящее время проектная документация на капремонт находится на государственной экспертизе, аукцион на выполнение работ состоится после получения положительного заключения, во втором квартале.

На ремонт объектов улично-дорожной сети предусмотрено 32 млн рублей. В плане – продолжение работ, начавшихся в 2012 году на автомобильных дорогах от поселка Озёрный до рынка «Покровский», к территории «Горка» на участке от ул. Розы Люксембург до ул. Блюхера, на ул. Марии Цукановой на участке от ул. Сурнова до ул. Челябинской, ремонт примыканий и пересечений. Аукционы на выполнение ремонта данных объектов также состоится лишь во втором квартале.

Будет продолжен ремонт дворовых территорий многоквартирных домов. Из городского бюджета на это выделяется 252 млн рублей. Дополнительно запланировано 40 млн из областного бюджета в рамках субсидий по долгосрочной целевой программе.

Извещения об аукционах на выполнение заданий по всем объектам размещаются на официальном портале закупок для государственных и муниципальных нужд. При поступлении дополнительных средств, в том числе от экономии по результатам проведения торгов, планируется пустить их на проектно-изыскательские работы, капитальный ремонт и ремонт объектов улично-дорожной сети.

Наш корр.

«Прибайкалье»: планы 2013 года

Около 6 млрд рублей выделено в наступившем году на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание федеральных автомагистралей «Байкал» (М-53 и М-55) и «Вилюй». Это на миллиард больше, чем в 2012.

–- С прошлогодними плановыми объектами мы справились своевременно, – подчеркнул начальник управления дороги «Прибайкалье» Олег Иванович Шандрук. – Последний ввод состоялся 7 ноября в поселке Замзор Нижнеудинского района. Это был четвертый пусковой комплекс семикилометрового участка с эстакадой длиной 261 метр. В знак благодарности жители Замзора порадовали строителей и прибывших на открытие дороги членов комиссии концертом художественной самодеятельности.

Трансконтинентальная магистраль на 900-километровом иркутском участке реконструируется без малого 50 лет, но всё еще не может избавиться от гравийных разрывов. Правда, с каждым годом «гравийка» понемногу сокращается. В 2012 году гравийные участки ликвидированы от Нижнеудинска до Тайшета. В конце нынешнего строительного сезона с вводом в эксплуатацию участка Алзамай – Разгон (1251-1261 км) и путепровода через ВСЖД трасса станет второй технической категории и будет соответствовать современным требованиям безопасности движения.

Четыре гравийных разрыва общей протяженностью немногим более 20 км остаются между Нижнеудинском и Тулуном. В ближайшие два-три года, по заявлению Олега Шандрука, они тоже исчезнут. В июле 2012 года ЗАО «Труд» приступило к работам на четырехкилометровом участке (км 1465-469) возле Тулуна, его сдают в эксплуатацию нынешней осенью. В октябре 2014 намерены закрыть гравийный разрыв еще на шести километрах, где в декабре приступило к работе ООО «РегионСпецСтрой», а в 2015 ликвидируют два последних участка. Также в планах Упрдор «Прибайкалье» закрыть от Тайшета до Нижнеудинска все пересечения в одном уровне с железной дорогой.

Вторая по важности проблема «федералов» – обходы больших городов, уход трассы от поселков и деревень, где существует ограничение скорости движения автотранспорта и нередки случаи ДТП. Эту проблему начнут решать в 2014 году, уже готовы четыре проекта.

Нынче начинается проектирование обходов городов Усолья-Сибирского и Тулуна, протяженностью до 40 км. Это займет два года. Предусматриваются и изъятие земель, и сносы, и сооружение искусственных сооружений. К примеру, на обходе Усолья-Сибирского будет построено восемь искусственных сооружений. А пока строители займутся устройством освещения и надземных переходов, так как в городе увеличилось количество ДТП с тяжелыми последствиями.

Обход городов Иркутска и Шелехова стыкует М-53 с М-55 в районе 26-го километра существующей развязки. Дальше до Култука (а это 50 км из 75) дорога идет по горной местности. Эту дорогу О.И. Шандрук обозначил «новым коридором», который будет перестраиваться. В прошлом сезоне на горе Весёлой сделали 5 км дополнительных полос в двух направлениях: с 32-го по 34-й км в сторону Култука и с 39-го по 42-й км в сторону Иркутска, чем значительно облегчили жизнь дальнобойщиков. Ширина полотна в данных местах теперь достигает 10,5 метра с тремя полосами движения. Это позволило увеличить пропускную способность грузового транспорта на подъемах, а легковым автомобилям – спокойно передвигаться по выделенной полосе с допустимой скоростью. В 2013 году планируется расширение трассы еще на десяти километрах.

На вопрос о грядущих переменах на автодороге М-55 «Байкал» Олег Иванович ответил:

– Дорогу, проходящую по горным перевалам, необходимо сделать современной, отвечающей техническим нормативам и требованиям. Первая задача – реконструировать аварийный путепровод в районе Култука на 96 км. Также дорожники работают над серпантином вокруг Култука, чтобы обеспечить безопасность участка. Второй по значимости проект – реконструкция так называемого «тещиного языка» на 47-55 км. По проекту дорога пойдет по новому направлению – уйдет вправо, где более пологая местность. Пока же это участок трассы с недопустимыми, даже для дороги четвертой категории радиусами. Через год-два начнется реализация проекта. После завершения строительства мы получим дорогу второй технической категории, которая избавит от чрезвычайных ситуаций.

В настоящее время идут предпроектные работы на участке 26-47км. На вопрос, что будет представлять собой проект обхода поселков Чистые ключи, Моты и Шаманки, начальник Упрдор «Прибайкалье» ответил:

– Сейчас речь идет о первом этапе – выборе трассы. Есть два варианта: по существующей дороге через поселок Моты и по новому направлению – с левой стороны от действующей дороги на расстоянии 300 метров и в 70 метрах от садоводства. По предложенному проекту в местах заезда в садоводство планируется строительство подземного пешеходного перехода, обустройство двух автобусных остановок, установка шумозащитных экранов, высадка лесополосы и организация полноценных съездов в садоводство и поселок Моты. В районе 47 км она пересечет существующую дорогу.

– А новая трасса не приведет к закрытию старой в районе Чистых Ключей?

– Нет, мы будем содержать ее до тех пор, пока не передадим области или муниципальному образованию.

Заметны подвижки и на переданной в эксплуатацию Упрдор «Прибайкалье» дороге «Вилюй», протяженность которой не уступает М-53 «Байкал». На участке от Тулуна до Братска она содержится в приличном состоянии, но дальше начинаются проблемы. Построенная 30 лет назад, сегодня дорога вся в буграх и ямах. На капитальный ремонт выделено 700 млн рублей на три года. Работы начнутся со стороны Братска. В 2012 году ЗАО «Новые дороги», базирующееся в поселке Янталь, отремонтировало способом холодного рисайклинга пять километров, нынче сделает еще 15. В таких же объемах ремонт будет производиться каждый год. В перспективе возможен обход Усть-Кута, где дорога особенно узкая, с тремя переездами, а сам город вытянут в одну улицу. Весной реки Лена и Куда постоянно ее подтапливают.

Помимо строительства, ремонтов и содержания дорожники вплотную занялись вопросами безопасности движения. Планируется выполнить 5 км пешеходных ограждений и 16 км барьерных, установить полдесятка новых светофоров, более двух тысяч дорожных знаков, около полутора тысяч направляющих устройств и 13 единиц осветительного оборудования на остановках общественного транспорта и пешеходных переходах, нанести горизонтальную разметку с применением новых пластиковых технологий.

Также в планах Упрдор «Прибайкалье» – ремонт асфальтового покрытия на обходе Ангарска, в районе Тырети и Тулуна, содержание принятых на свой баланс в оперативное управление проездов через города.

– Мы приложим максимум усилий, чтобы трансконтинентальная магистраль стала максимально безопасной и удобной, – сказал в заключение беседы Олег Шандрук.

Максим Первомайский

Около 6 миллиардов рублей выделено в 2013 году на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание федеральных автомагистралей «Байкал» (М-53 и М-55) и «Вилюй». Это на миллиард больше, чем в 2012-м.

Култук: новый путепровод

30 лет назад в России была принята программа ликвидации железнодорожныхпереездов.Ее реализация продолжается и сегодня. С группой специалистов мне посчастливилось присутствовать при начале строительства последнего от Иркутска до Читы переезда, находящемся на 101-м километре федеральной автомагистрали «Байкал» Р-258 (М-55) в Култуке.

Путепровод (10 метров высотой и 212 длиной) пройдет рядом с существующим, совмещая переезд и мост через реку Култушная. Протяженность нового участка – 2,8 км, начало – от АЗС «Роснефти» и дальше по склону прилегающей к дороге горы до 104 километра. Должно получиться оригинальное в технологическом плане железобетонное ожерелье на южной части Байкала. По важности и сложности исполнения ему нет аналогов на Р-258. Это мнение в своих выступлениях подчеркивали и собравшиеся на презентацию новостройки представители местных органов власти, руководители проектных и строительных организаций.

– Сооружение путепровода в Култуке – это начало реконструкции всей дороги вдоль побережья Байкала, ее будущее, – подчеркнул начальник управления федеральных автомобильных дорог «Южный Байкал» Александр Битуев. – На данном объекте мы не намерены останавливаться. Будем проектировать строительство обхода Слюдянки, реконструкцию дороги до Утулика.

Специалисты ОАО «Иркутскгипродорнии» подчеркнули, что новый путепровод – лишь первый шаг в масштабной реконструкции автомобильной дороги «Байкал» на участке Иркутск – Слюдянка. Задача ближайших лет – сделать дорогу безопасной, чтобы она справлялась с возрастающим грузопотоком. Следующие на очереди участки реконструкции – на 47-55 км и путепровод на 96 км.

Строительство обхода Слюдянки потребует привлечения больших финансовых и людских ресурсов, будет способствовать снятию социальной напряженно-

сти, даст дополнительные рабочие места при закрытии БЦБК. Объект стоит в программе Российского дорожного агентства, его оптимальный ценовой вариант обсуждается в Москве. После рассмотрения обозначатся конкретные сроки проектирования.

– Начало работ на путепроводе – знаковое событие в жизни всего нашего региона, – сказал в своем выступлении заместитель председателя областного правительства Николай Хиценко. – Готовый переход не только ускорит время передвижения транспорта, избавит от пробок и заторов, но и снимет вопросы безопасности, позволит местным жителям жить спокойно.

Главный инженер проекта Департамента мостов ОАО «Иркутскгипродорнии» Владимир Светник назвал Култукский переезд историческим. Он был открыт в 1956 году и на то время справлялся со своими обязанностями. Сегодня по нему проходит 120 поездов и почти 6 тысячи автомобилей в сутки. Пересечение дорог стало зоной повышенной опасности, поэтому и выполнен современный проект, который все давно ждали.

– Железнодорожная станция Слюдянка-2 особенно нуждалась в таком строительстве, – добавила начальник станции Жанна Зубцова. – Мы очень довольны, что подрядчиком является местное ЗАО «Дорожник». Я уверена, что мы будем сотрудничать, помогать строителям, а они, в свою очередь, завершат работы в срок и с отличным качеством.

Дел на объекте, как говорится, невпроворот. Одной земли предстоит перелопатить 450 тысяч кубов, из них 250 тысяч – с помощью взрывных работ. Чего стоит только косогор за путепроводом, на котором потребуется разработать выемку глубиной до 40 метров! А еще поднять насыпь высотой до 6 метров по болоту. Исполнять эти работы у подрядчика есть кому.

– Сегодня на участке сосредоточено полдесятка японских экскаваторов «Хитачи», два десятка мощных самосвалов, задействовано более 50 рабочих – механизаторов и лесорубов, – доложил главный инженер ЗАО «Дорожник» Павел Иванов. – Всё идет в соответствии с графиком.

До прибытия в Слюдянку Павел Николаевич Иванов трудился в Мостовом отряде, участвовал в строительстве подобных сооружений на БАМе, три года отработал в Управлении дороги «Южный Байкал». На вопрос, достаточно ли специалистов под такие объемы, ответил четко: « В нашей фирме 500 человек, половина будет задействована на реконструкции участка. Так что и сил хватает, и энтузиазма».

– А сроки ввода объекта не смущают? За 20 месяцев справитесь с объемами?

– Действительно, сроки сжатые, медлить некогда, – ответил Павел Николаевич. – После церемонии открытия объекта сразу начинаем разработку котлована под ближайшую к руслу реки Култушной четвертую опору.

Судя по всему, у подрядчика не предвидится проблем и с ресурсами. Стоимость проекта – 1,3 млрд рублей, на нынешний сезон выделено 600 миллионов. Материал в основном – сталежелезобетонный. Все шесть пролетных строений – металлические, на них потребуется в пределах 700 тонн металла, заказы решено размещать в Омске и Улан-Удэ, железобетонные плиты привезут из Шелехова.

– Начинаем строительство путепровода, а значит, и жизнь пойдет куда веселей, –добавил начальник участка Константин Кузнецов. – Вот, кстати, и торжественный момент наступил.

Под аплодисменты собравшихся Александр Битуев, Николай Хиценко и заместитель директора ЗАО «Дорожник» Анатолий Ефименко разрезают натянутую по периметру участка будущей опоры красную ленточку, машинист экскаватора Леонид Сергеев запускает двигатель, приступает к разработке котлована опоры и весело машет рукой: «До встречи на сдаче объекта!»

Александр АНТОНЕНКО

Нижнеудинские мосты

На ремонт нижнеудинских мостовых сооружений через реки Уда и Застрянка из федерального бюджета было выделено 220 млн рублей. Из них в 2012 году генподрядным ЗАО «Мостостострой-9» освоено 112 миллионов.

Оба моста построены более 30 лет назад, оба ни разу не ремонтировались и находились далеко не в лучшем состоянии. К работам одновременно на двух объектах мостовики генподрядного ЗАО «Мостострой-9» приступили в июне прошлого года. В планах – значительные объемы: ремонт мостового полотна, очистка и покраска пролетных строений и опор, восстановление барьерного и перильного ограждения. Чтобы не прерывать движение транспорта по федеральной магистрали М-53 «Байкал», работы ведутся в два этапа: на правой и левой сторонах.

На сегодняшний день закончен первый этап ремонта. При замене изношенного мостового полотна применили современные гидроизоляционные материалы. На проезжей части и тротуарах появилось новое асфальтобетонное покрытие. Выполнен монтаж перильного и барьерного ограждений. В настоящее время по отремонтированным сторонам обоих мостов транспорт движется по двум полосам. Благодаря устройству инновационных деформационных швов системы «Thorma-Joint», увеличилась безопасность движения, мосты становятся прочнее и долговечнее, стало комфортнее и водителям, поскольку покрытие приобрело гладкость.

Мосты через Уда и Застрянка дорожники планируют сдать в эксплуатацию уже в октябре.

Наш корр.

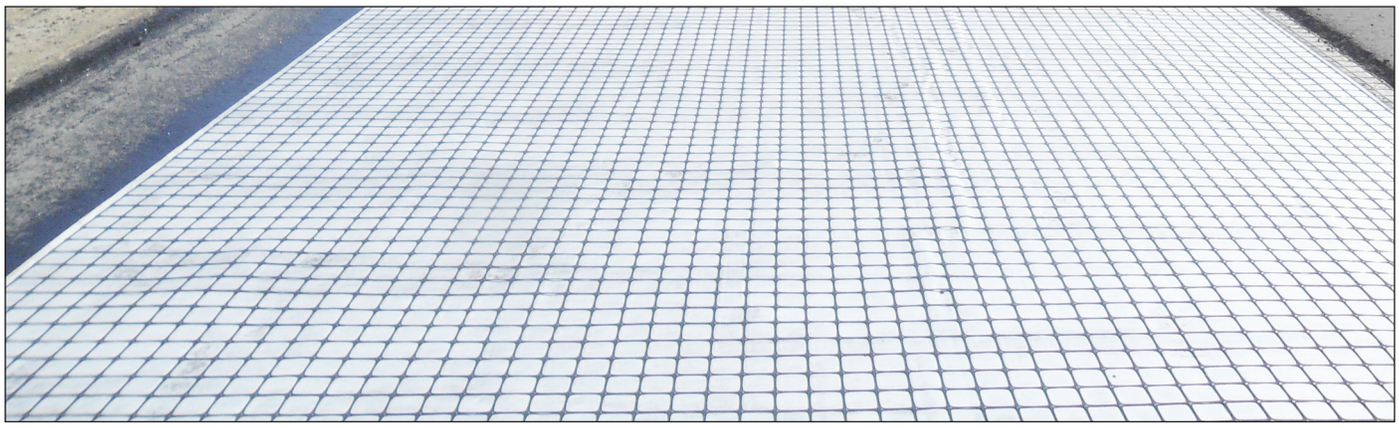
БРАТСК ПОЛУЧИТ ДЕНЕГ МЕНЬШЕ

Похоже, братчане и в этом году не дождутся капитального ремонта дорог. Стало известно, сколько денег выделил муниципалитет и Дорожный фонд Иркутской области на латание асфальта. Цифры, мягко говоря, удивляют.

Официальную информацию предоставил комитет ЖКХ администрации Братска. В этом году на текущий ремонт дорог потратят всего 46,5 миллиона рублей. Из них 32 миллиона запланировано в бюджете города и почти 14,5 млн поступят из Дорожного фонда области. Суммы по нынешним временам очень скромные. Сравните: в 2011 году в местные дороги «закатали» 74,5 миллиона рублей. На эти деньги, уже по традиции, навели лоск ко Дню Победы и поставили заплатки на самых оживленных улицах. В 2012 году дорожники освоили 118 миллионов. Из них 70 млн ушло на дворы, 48 – на ямочный ремонт. В 2013 году сумма в 2,5 раза меньше!

При этом от ямочного ремонта чиновники пока не отказываются. Значит, на капремонт денег явно не хватит. Хотя прошлой весной горожанам обещали, что будет разработана проектно-сметная документация на полное обновление нескольких улиц, и нынче их должны были капитально отремонтировать. Например, в списке значилась многострадальная улица Рябикова. Прошел год, и теперь чиновники более сдержаны. Точный перечень улиц, которые будут ремонтировать в этом году, обнародуют после ежегодного, весеннего, осмотра дорог. Обычно он происходит в конце марта–начале апреля.

HTTP /BRABRA.RU/



При строительстве дорог используются новые материалы

Большую роль играет точная разметка

НАДЕЖНОЕ ПЛЕЧО

Торговой компании «СОЮЗ-ДМ» исполнилось 5 лет. Она была создана в 2007 году, обозначив основным направлением деятельности поставку запасных частей и расходных материалов для дорожно-строительной техники и дробильно-сортировочного оборудования. Руководит предприятием генеральный директор Соколов Юрий Валерьевич. В 2008 году компания «Союз-ДМ» вступила в Союз дорожников Иркутской области.

«СОЮЗ-ДМ» предлагает поставку с собственных складов в городе Иркутске и под заказ полный ассортимент запасных частей:

– литье к дробильно-сортировочным комплексам (СМД, КСД, КМД);

– сетку рифленую для грохотов (ГИЛ, ГИС);

– щетки (ПВХ, металл), лемех резиновый для КДМ, Bobcat;

– ножи грейдерные и запчасти к автогрейдерам ДЗ-98, 122, 143, 180 и др.;

– запасные части, комплектующие изделия и узлы асфальто-смесительных установок различных марок – Д645-2Г, Д-597, Д-508, ДС-158, ДС-168, УСА-50, Тельтомат;

– конвейерное оборудование (ролики, роликовые опоры, транспортерная лента).

Компания «Союз-ДМ» является постоянным поставщиком расходных материалов для ведущих дорожно-строительных организаций и предприятий горно-обогатительной отрасли Иркутской области, Красноярского края, Забайкалья и Республики Бурятии. Это стало возможным благодаря репутации надежного и выгодного партнера. Профессиональный подход к делу и ответственное выполнение обязательств стали залогом постоянной востребованности услуг предприятия на рынке Восточно-Сибирского региона. Значимым преимуществом сотрудничества с компанией остается наличие продукции на складе, возможность в любой момент сделать заказ и получить все необходимое для работы. Это оценили многие дорожно-строительные фирмы, став партнерами «Союза-ДМ». В их числе – ОАО «Труд», ООО «Сибна», строительная компания «Новый город», ООО «Байкальский тракт», Иркутский завод нерудных материалов, филиалы Дорожной службы Иркутской области, фирма «Дэп-152», крупные предприятия Читы, Улан-удэ, Братска и Саянска, Ангарска, Слюдянки, Шелехова.

В 2012 году «Союз-ДМ» организовал собственное производство сеток для грохотов, предназначенные для просеивания разных фракций, необходимых для асфальтобетонных смесей.

В планах на 2013 год – обеспечение крупных дорожных предприятий расходными материалами для карьерной и уборочной техники, для дробильно-сортировочного оборудования и коммунального хозяйства, для которого осуществляется поставка самой разнообразной техники – ножей, щеток и других запасных частей для спецмашин по благоустройству территорий.

Сегодня уже можно уверенно говорить о том, что «Союз-ДМ» прочно занял свою нишу на дорожно-строительном рынке Приангарья.

**Татьяна Захарец,
руководитель отдела продаж**

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ВЕКТОР

В рамках развернувшейся дискуссии об эффективности российских вузов мы предлагаем вниманию читателей информационный материал об исследовательской деятельности ИрГТУ, которая, не только способствует высокому рейтингу вуза на образовательном рынке России, но и приносит конкретную пользу своими инновационными разработками. ИрГТУ много лет является членом Союза дорожников Иркутской области. Союз дорожников выплачивает именные стипендии шести лучшим студентам кафедры автомобильных дорог.

Для дорожников и строителей

Кафедра автомобильных дорог активно занимается разработкой инновационных материалов и технологий для дорожно-строительной отрасли. Два года назад на базе кафедры создана научно-исследовательская лаборатория – Исследовательский комплекс новых строительных технологий и материалов, научным руководителем которой является кандидат технических наук, заведующий кафедрой Вадим Балабанов.

За время существования научно-исследовательской лаборатории ее оснастили уникальным отечественным и импортным оборудованием стоимостью более 40 миллионов рублей, выделенных государством на исследовательские цели. В состав лаборатории входит мобильный комплекс, предназначенный для проведения работ по диагностике, мониторингу и видеопаспортизации автомобильных дорог.

Мобильный комплекс смонтирован на базе микроавтобуса, оборудован видеокамерами, лазерным сканером, датчиком пути, регистратором колейности, GPS-приемником и георадаром для обследования дорожной одежды и верхней части земляного полотна. В настоящее время разрабатывается план развития программно-аппаратного комплекса мониторинга сети автомобильных дорог. Он будет функционировать на основе банка данных о состоянии автомобильных дорог Иркутской области, включающим сведения об инвентаризации, технической и видео-паспортизации обследований ИССО, ДТП и экономических показателях. В результате этого в мобильном комплексе сформируется электронный банк данных, который будет содержать информацию практически по всем региональным и муниципальным автомобильным дорогам Приангарья, включая видеоряды, радарограммы, цифровые фотографии ИССО, проекты дислокации дорожных знаков и схем разметки, дефектовки, что позволит проверять соответ-

ствие автомобильных дорог нормативным требованиям РОСАВТОДОРа и ГосСтроя Российской Федерации. Применение мобильного комплекса позволяет определять более 20 технических параметров, в том числе – толщины конструктивных слоев дорожной одежды.

Современное оборудование лаборатории позволит проводить исследования дорожных и строительных материалов любого уровня сложности. Сотрудниками кафедры, аспирантами и студентами ведутся разработки комплексных органических вяжущих, необходимость которых продиктована низким качеством используемых ныне в дорожном строительстве вяжущих материалов. По заказам крупного поставщика полимеров в Россию ООО «Руспласт-М» и ЗАО «Труд» разработаны составы комплексных органических вяжущих, уровень физико-механических свойств которых соответствует всем требованиям стандартов и климатическим условиям нашего региона. Кроме этого, благодаря отдельным компонентам стоимость таких вяжущих составов снижена до 15% по сравнению с другими российскими аналогами. Результаты исследований подтверждены независимыми дорожными лабораториями. Работы по данному направлению продолжаются и в 2013 году.

Одним из путей создания вяжущих, адаптированных к условиям Сибири и Дальнего

Востока, является совмещение битума с автомобильной резиной. Разработана технология получения из резиновой крошки амортизированных автомобильных покрышек битумно-резиновых композитов, удовлетворяющих требованиям ГОСТа на дорожно-строительные материалы. Предлагаемая методика переработки отходов резиново-технических изделий может включать в себя и утилизацию таких экологических загрязнителей, как гидролизный лигнин, отходы полиэтилена и полипропилена.

Получаемый битумно-резиновый композит, не превышая по цене битум марки БНД 90/130, превосходит его по всем технологическим параметрам. Композит пригоден для использования в качестве альтернативного вяжущего для производства асфальтобетонных смесей с улучшенным комплексом физико-механических свойств или гидроизолирующего мастичного материала, обладающего высокой интенсивностью прилипания к различным поверхностям. Асфальтобетон, полученный на основе битумно-резиновых композитов, обладает повышенной прочностью при высоких положительных температурах по сравнению с асфальтобетонами, применяемыми на дорогах Иркутской области в настоящее время.

Помимо перечисленных направлений ведется разработка составов высокопрочного цемента, наноструктурированного минерального порошка, полимерно-битумной эмульсии и других материалов.

За 2012 год по результатам работы научно-исследовательской лаборатории кафедрой автомобильных дорог опубликовано 12 научных работ и получено 2 патента на изобретения.

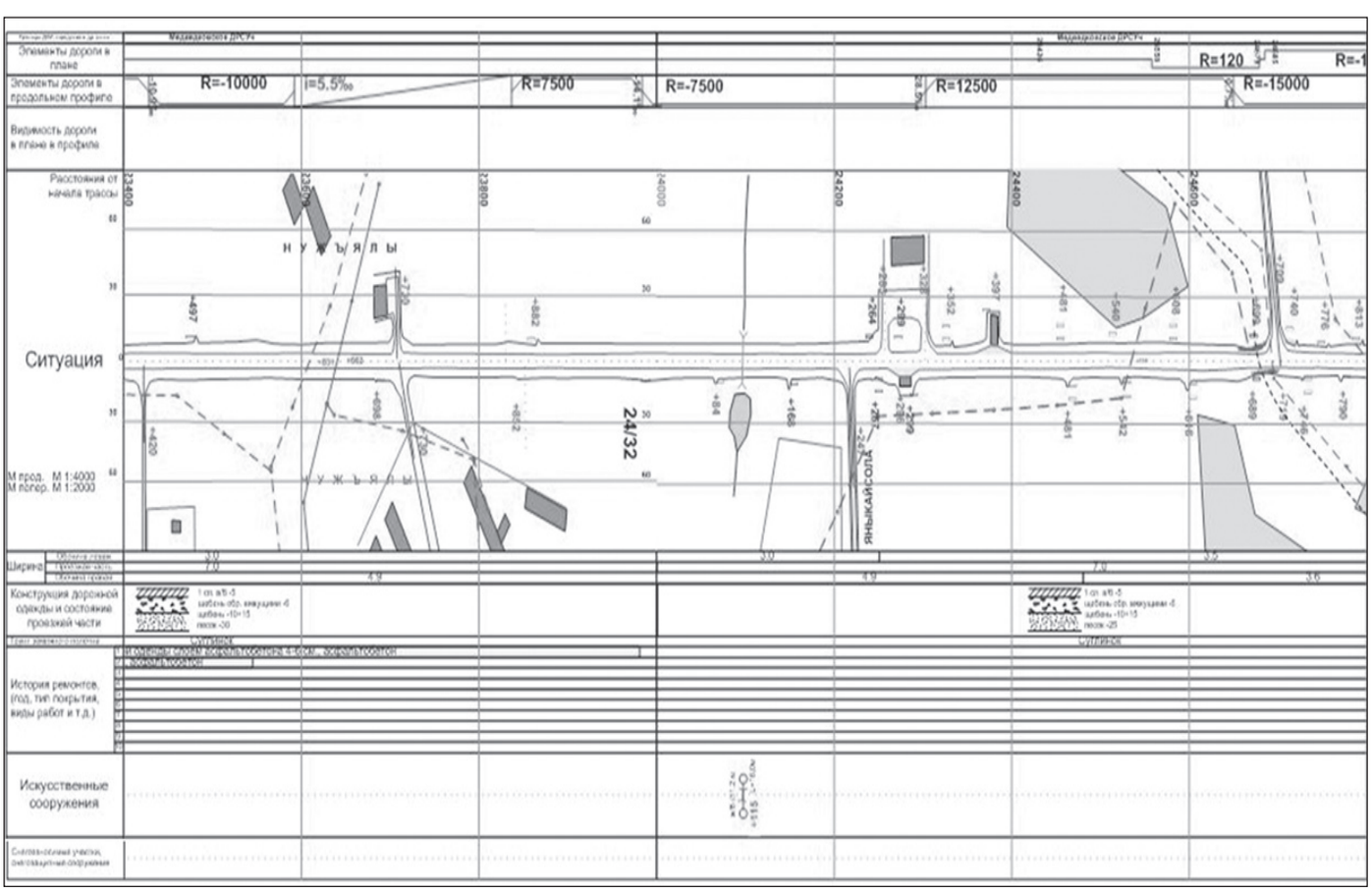
Бизнес-инкубатор

Основная задача бизнес-инкубатора – вовлечение в инновационную деятельность, формирование навыков коммерциализации результатов интеллектуальной деятельности студентов, аспирантов и молодых ученых университета. Бизнес-инкубатор оказывает услуги по привлечению финансирования, продвижению бизнеса, проведению тренингов, бизнес-сервисы. Сегодня в рамках бизнес-инкубатора ИрГТУ реализуют свои проекты около 100 студентов.

При создании бизнес-инкубатора был провозглашен принцип нетрадиционного подхода к любому стоящему проекту, когда резидентами становятся не только начинающие малые предприятия, но и студенческие творческие объединения, нуждающиеся в консультационной, организационной и приборно-экспериментальной поддержке для осуществления инновационного проекта с последующим созданием своего предприятия.

За последние два года резидентами бизнес-инкубатора стали 14 студенческих творческих объединений. При консультационной поддержке менеджеров подано десятки заявок на участие в различных научно-технических состязаниях: четыре – в программе «СТАРТ» Фонда содействия развитию малого бизнеса в научно-технической сфере, семь – в X конкурсе русских инноваций, восемь – на конкурс «Бизнес инновационных технологий», четыре – на конкурс инновационных проектов правительства Иркутской области, три – на конкурс инновационных проектов администрации города Иркутска, три – на Всероссийский конкурс «Поддержка высокотехнологичных инновационных молодежных проектов» Национальной ассоциации инновационных проектов (НАИРИТ), девять – на VII конкурс «Пятьдесят лучших инновационных идей для Республики Татарстан» и другие. По результатам участия в этих престижных состязаниях 9 проектов получили финансирование в размере более 2,3 млн рублей.

Для обучения резидентов бизнес-инкубатора практи-



ческим навыкам «упаковки» и представления своих проектов инвесторам, совместно с Российской ассоциацией венчурного инвестирования разработана программа краткосрочного повышения квалификации «Привлечение дополнительного финансирования и прямых (венчурных) инвестиций». Первые курсы состоялись в ноябре 2011 года. По итогам занятий было представлено 4 проекта в Фонд инвестиций Российской венчурной компании, 3 проекта получили субсидии Правительства Иркутской области, 2 проекта подготовлены на получение статуса резидентов «Сколково». В настоящее время курсы проводятся на регулярной основе – один раз в 2 месяца.

Итоги работы Технопарка и бизнес-инкубатора ИрГТУ в 2010-2011 гг.: создано 9 новых малых инновационных предприятий; 35 рабочих мест; в работе хозяйственных обществ приняли участие 66 студентов, аспирантов и молодых ученых; прошли стажировки и повышение квалификации по программам инновационного предпринимательства 71 сотрудник университета, в том числе 47 молодых ученых.

Субсидии из областного бюджета в рамках долгосрочной целевой программы «Поддержка и развитие малого и среднего предпринимательства в Иркутской области на 2011-2013 гг.» получат два малых инновационных предприятия НИ ИрГТУ. По итогам конкурса «Поддержка действующих инновационных компаний» 3,8 млн рублей получит ООО «Термостат», которое занимается разработкой и внедрением новых высокоэффективных энергосберегающих приборов и устройств для систем жизнеобеспечения. Как рассказал генеральный директор «Термостата» Игорь Шелехов, на конкурс в Министерство экономического развития региона представлен проект по производству нагревательных элементов и систем отопления помещений малых форм. В настоящее время несколько систем уже используются для обогрева юрт жителей Монголии. У предприятия имеется текущий договор и протокол о намерениях с мэрией города Улан-Батор об установке 40 тысяч изделий при общей потребности в 157 тысяч. При этом специалисты «Термостата» продолжают вести работы по усовершенствованию конструкции с целью дальнейшего выхода на рынок Иркутской области.

ООО «Центр экспериментальной отработки инноваций ИрГТУ» может рассчитывать на 500 тысяч рублей как победитель конкурса «Поддержка начинающих малых инновационных компаний». Центр представил проект организации коммерческого предприятия по проектированию, изготовлению и ремонту беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) и дистанционно управляемых летательных аппаратов, а также предоставлению услуг по обучению и консалтингу в области применения БПЛА.

Работа Центра ведется совместно с учеными Иркутского филиала Московского государственного технического университета гражданской авиации. Автор проекта Иван Савкин рассказал, что БПЛА позволяют решать множество задач, связанных с облетом и мониторингом реальных объектов. Беспилотные летательные аппараты могут использоваться компаниями, которые занимаются геодезией, проектными работами, институтами географии и геологии, дорожными и строительными предприятиями – для мониторинга объектов, в нефтегазовом секторе, а также службами по чрезвычайным ситуациям, полицией – для патрулирования территории, предприятиями сельского хозяйства – для наблюдение за посевами, лесничеств и рыболовств – для лесоохраны и контроля за рыбным промыслом.

В Иркутске пока нет предприятия, которое бы занималось не только изготовлением, но и квалифицированным ремонтом беспилотной авиационной техники, обучением персонала для ее эксплуатации. Появление такого предприятия позволит развить рынок применения БПЛА коммерческим и бюджетным организациям Иркутска и Иркутской области. По оценке И. Савкина, емкость рынка БПЛА в Прибайкальском регионе составляет порядка $3-5 млн.

Ксения Синицина,
менеджер отдела развития инновационной деятельности И рГТУ

В ЗОНЕ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ

Техническое совещание с проектировщиками и учеными по проблемам проектирования, строительства и содержания автомобильных дорог в условиях вечной мерзлоты на примере автомобильной дороги Р-297 «Амур» провел в ОАО «Иркутскгипродорнии» директор ФКУ ДСД «Дальний Восток» Роман Новиков.

На долю дирекции «Дальний Восток» приходятся самые сложные автомобильные трассы страны – «Амур» (Чита – Хабаровск), «Лена» (Невер – Якутск), строящаяся дорога «Колыма» (Якутск – Магадан), «Уссури» (Хабаровск – Владивосток). Это тысячи километров, проложенные в суровых геоклиматических условиях. Многие участки этих автомобильных дорог были спроектированы в ОАО «Иркутскгипродорнии».

– От качества и полноты проектной документации зависит качество конечного продукта – автомобильной дороги. Какой бы хороший ни был строитель, не имея хорошей проектной документации, он не сможет сделать полноценный продукт, удовлетворяющий и автомобилистов, и организации, содержащие этот объект, – говорит Роман Новиков. – Поэтому регулярное общение с проектными организациями – один из принципов работы нашей дирекции.

По мнению Романа Новикова, иркутские проектировщики обладают большим опытом проектирования транспортных систем с учетом специфических особенностей Крайнего Севера и Дальневосточного региона. Так, ОАО «Иркутскгипродорнии» обладает серьезной лабораторной базой и современными техническими средствами, позволяющими вести изыскания и проводить строительный контроль.

Из портфеля журнала «Дороги Приангарья».

Топо-геодезические подразделения ОАО «Иркутскгипродорнии» имеют в своем распоряжении комплекты GPS – оборудования фирмы TRIMBLE Navigation (США) и TOMPSON, электронные тахеометры PoverSET и TOMPSON, элек-

тронные нивелиры DL03 фирмы SOKKIA, трассовопоисковое оборудование. Для оперативного принятия проектного решения наличие комплектов спутниковой связи позволяет с любого пикета трассы в поле передать информацию от изыскателей проектировщикам и обратно.

Для оптимизации топографических работ институт прорабатывает вопрос о проведении рекогносцировочного обследования района изысканий посредством дешифрирования ортофотопланов, полученных аэрофотосъемкой с помощью беспилотного летательного аппарата.

С целью изучения грунтов принимаются максимально возможные параметры разведочной сети. Буровые работы в пределах технических допусков выполняются совместно с геофизическими работами. Для выполнения сейсморазведочных, электроразведочных работ у геофизиков на вооружении имеются комплекты современного оборудования, георадары.

Определение характеристик грунтов осуществляется в полевых и лабораторных условиях. Благодаря наличию специальных холодильных камер, отобранный мерзлый грунт доставляется в лаборатории с сохранением все свойств, необходимых для выполнения нужных исследований. Испытания отобранных грунтов проводятся в лаборатории инженерной геологии, оснащенной новейшим оборудованием. На сегодняшний день лаборатория инженерной геологии имеется также в городе Якутске. Аналогичную лабораторию дополнительно планируется организовать и в городе Ленске. Кроме того, для ускорения сроков испытаний институт имеет в своем распоряжении передвижные лаборатории, которые размещаются на объектах с большой загрузкой.

Производство радиоэкологических работ выполняется лабораторией радиационного контроля (ЛРК), имеющей аттестат-аккредитацию Госатомнадзора. Измерение плотности и влажности грунтов радиоизотопным методом осуществляется в соответствии с лицензией на производство работ с источниками ионизирующего излучения (ИИИ).

Полученные данные полевых изысканий и лабораторных исследований обрабатываются с применением современных лицензионных программ (собственной программой «ГипроГЕО», CREDO, PS.Series C3D, ROBUR). Также институт обладает лицензионными программными продуктами Credo III, Robur, Civil 3D, которые позволяют создавать цифровые модели проектов и их визуализацию, что отвечает современным требованиям к проектированию и строительству автомобильных дорог.

Участники совещания на основе проведенного ОАО «Иркутскгипродорнии» мониторинга автомобильной дороги «Амур» выработали решения по реализации мероприятий в части применения новых технологий, материалов и оборудования, а также отметили необходимость создания системы инженерно-геокриологического мониторинга автодороги, который позволит выработать рекомендации для ремонта и содержания автодороги в условиях вечной мерзлоты. Результаты мониторинга, реализация мероприятий должны трансформироваться в отраслевой документ по ремонту и содержанию автомобильных дорог в условиях многолетнемерзлых грунтов. Кроме того, необходимо как можно быстрее утвердить новый отраслевой методический документ по проектированию земляного полотна в сложных природно-климатических и геологических условиях, который даст обоснование и рекомендации круглогодичной отсыпки земляного полотна на многолетнемерзлых грунтах.

НАТАЛЬЯ ШУЛЯШКИНА, ДИРЕКТОР ИРКУТСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО УНИТАРНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «АСФАЛЬТОБЕТОННЫЙ ЗАВОД»:

«Если не нравится дорога, по которой идешь, начни строить новую!»

Когда промышленным предприятием руководит женщина, даже энергичная, молодая и очаровательная, это многими воспринимается настороженно. И напрасно. В этом убедились руководители ведущих дорожно-строительных компаний Приангарья, входящих в Союз дорожников Иркутской области. Членом Союза является и асфальтобетонный завод, где состоялось выездное заседание правления СД. Наталья Викторовна Шуляшкина охотно рассказала, чем сегодня живет коллектив.

СПРАВКА

Шуляшкина Наталья Викторовна закончила Сибирско-Американский факультет Иркутского государственного университета по специальности «Менеджмент».

Повышение квалификации: Президентская программа подготовки управленческих кадров.

Зарубежная практика: США «Tri-Country Federal Savings Bank» Maryland.

Н.В. Шуляшкина входит в резерв управленческих кадров Иркутской области.

Дорогой комплимент

Мы, действительно, привыкли, что директора крупных промышленных предприятий, как правило, мужчины. Женщинам такую должность редко доверяют. А зря! Знакомство с работой Иркутского асфальтобетонного завода, снабжающего десятки солидных заказчиков, убеждает в этом в полной мере. Наталья Шуляшкина третий год стоит у руля производства. Заместителем директора, его правой рукой, тоже была женщина – Светлана Розенблюм. Высокие результаты их работы говорят сами за себя.

Завод был организован в 1999 году по инициативе Комитета по городскому обустройству администрации города Иркутска. Смена руководства состоялась в 2011. Приход новой администрации во главе с двумя женщинами коллектив воспринял по-разному. Первые де-

сять дней для Шуляшкиной и Розенблюм оказались самыми трудными. Не все были готовы работать по предложенному сценарию. Однако противостояния между руководством и коллективом не возникало, и вскоре люди поняли, что новая модель работы экономически обоснована и отвечает общим интересам. Заводской механизм закрутился на полную катушку.

Сегодня коллектив шагает в ногу со временем. Процесс производства полностью автоматизирован и заложен в программное управление. В час завод может выдавать 120 тонн продукции, которая производится на высокотехнологичной асфальто-смесительной установке немецкой фирмы «Wirtgen». Предприятие выдает до 10 типов асфальтобетонных смесей, соответствующих всем требованиям ГОСТа.

Осваиваются и новые виды продукции, необходимые для внедрения в дорожном строительстве современных технологий. В 2004 году смонтирована и введена в эксплуатацию битумно-эмульсионная установка, выпускающая катионные битумные эмульсии. Их использование для подгрунтовки взамен горячего нефтебитума улучшает качество дорожного покрытия. Одной из современных технологий является модифицированный битум, о котором разговоры велись давно. И руководству предприятия хотелось как можно быстрее освоить его выпуск. В прошлом году завод начал активно сотрудничать с кафедрой автомобильных дорог ИрГТУ. Установили оборудование для изготовления полимерно-битумного вяжущего (ПБВ) – модифицированного полимерами битума, на основе которого производится асфальт и эмульсия, получили пробную партию и закатали контрольную площадку перед заводом. Результат оправдал все ожидания. Площадка остается ровной, без единой трещины, несмотря на интенсивное движение большегрузной техники. На качество асфальта повлиял модифицированный битум.

Положительный эффект от применения ПБВ на асфальтобетон:
– увеличение прочности и долговечности;
– увеличение устойчивости к колее – и трещинообразованию;
– повышение водостойкости, увеличение морозостойкости;
– улучшение сцепления;
– снижение шума;
– увеличение межремонтных сроков на 25-30%;
– снижение ежегодных расходов на содержание дороги на 20%.

В минувшем сезоне новый асфальт использовал один из постоянных заказчиков – ОАО «Дорожная служба Иркутской области» – для укладки на автовокзале и между трамвайными рельсами в районе железнодорожного вокзала, и остался доволен. Пока еще не все клиенты активно покупают новинку – дорого! Но те, кто беспокоится о качестве дорожного покрытия и готов использовать предлагаемый продукт, явно проявляют интерес. Поэтому завод продолжает работать с этой технологией.

Не случайно самый дорогой комплимент в адрес Шуляшкиной и ее команды прозвучал уже на первом корпоративе, когда Наталье Викторовне просто сказали: мы вас так долго ждали!

Высокое качество – визитная карточка компании

2011 год для предприятия стал испытанием на выносливость. ЗАО «Труд» выполнял реконструкцию взлетно-посадочной полосы в Иркутском аэропорту, асфальт требовался особый, поэтому коллектив работал в напряженном ритме. В лаборатории подбирали такие компоненты, которые отвечали всем техническим

параметрам. Подобного заказа выполнять раньше не приходилось. Сделали 90 тысяч тонн асфальта!

– До девяти вечера мы выдавали асфальт только «Труду», и наши остальные подрядчики по областному центру находились в режиме ожидания, – вспоминает Наталья Викторовна. – Но уже в 2012 году всех клиентов Иркутска сполна одарили своим вниманием, бесперебойно обеспечивая не только асфальтом, но и спецтехникой. Начиная с апреля, работаем без выходных. Ни на праздники, ни во время дождей производство не останавливаем. Это позволяет не снижать объемы производства. Высокий спрос на продукцию обязывает нас всегда иметь в наличии широкий ассортимент асфальтобетонных смесей. Единственное, чем похожи все типы смесей, – это их высочайшее качество и соответствие ГОСТам.

К сведению клиентов

Тип и марка асфальтобетонной смеси	**Вид и область применения**
Мелкозернистая плотная горячая Тип А марки I с адгезионной присадкой	Для верхних слоев покрытий автомобильных дорог с высоким интенсивным движением (магистральные федеральные дороги, городские улицы)
Мелкозернистая плотная горячая Тип Б марки II	Для верхних слоев покрытий автомобильных дорог с высоким интенсивным движением (магистральные федеральные дороги, городские улицы, площадки, автостоянки)
Мелкозернистая плотная горячая Тип В марки II	Для верхних слоев покрытий автомобильных дорог (городские улицы, благоустройство дорог, площадки во дворах, автостоянки, полы в складских помещениях)
Мелкозернистая плотная горячая Тип В марки II с адгезионной присадкой	Для верхних слоев покрытий автомобильных дорог (городские улицы, благоустройство дорог, площадки во дворах, автостоянки, полы в складских помещениях)
Песчаная плотная горячая Тип Г марки II	Для верхних слоев покрытий (тротуары, аллеи в парках, отмостки у зданий, детские площадки)
Песчаная плотная горячая Тип Г марки II с адгезионной присадкой	Для верхних слоев покрытий (тротуары, аллеи в парках, отмостки у зданий, детские площадки)
Крупнозернистая пористая горячая марки I	Для нижних слоев покрытия и оснований автомобильных дорог
Тип и марка катионной эмульсии	**Вид и область применения**
Битумная катионная эмульсия ЭБК -1-68	Для устройства поверхностной обработки с применением фракционированного щебня; ямочного ремонта дорожных покрытий методом пневмонабрызга; подгрунтовки (слои сцепления)
Битумная катионная эмульсия ЭБК -1-50 для подгрунтовки	
Битумная катионная эмульсия ЭБК -1-55	

Когда в основном производстве наступает период затишья (а по времени он совпадает с завершением у дорожников летнего сезона), на заводе активно занимаются другой работой. Большой штат специалистов справляется с любыми задачами в сфере строительства, оказывает обширный спектр услуг по ремонту. Это демонтаж, снос, реконструкция зданий и сооружений различного типа; кровельные и фасадные работы; реконструкции парков и скверов; строительство малых форм.

Одним из подразделений завода является дорожный участок. В его распоряжении, помимо первоклассных специалистов и рабочих, имеются 22 единицы современной дорожно-строительной техники, что дает возможность заниматься строительно-монтажными и другими работами – от нулевого цикла до сдачи объекта в эксплуатацию. Предлагается и аренда спецтехники и автотранспорта.

Аттестованная строительная лаборатория – гордость завода. Клиенты могут воспользоваться услугами, связанными с контролем качества используемых дорожно-строительных материалов и производимых работ. Персонал лаборатории обладает большим профессиональным опытом. Квалифицированные сотрудники выполняют испытания образцов, определяют основные физико-механические показатели, проводят испытания проб щебня и песка. Все исследования осуществляются на высокоточном оборудовании.

Умение принимать решения

Работать, как часы, заводу помогает систематизация всех производственных процессов. В этом огромная заслуга руководства. Во время встречи с представителями Союза дорожников Светлана Розенблюм рассказывала, как внедрялись новые управленческие инструменты.

– Принять правильное решение, а не работать вслепую – очень важно. Завод и прежде работал на уровне, но управленческого учета не было вообще – только бухгалтерский, который не дает возможности оперативно контролировать производство. Раньше документооборот велся вручную. Весь процесс занимал слишком много времени. Мы не могли мириться с такой ситуацией и освоили совершенно новый продукт – «1С-бухгалтерия. Управление небольшой фирмой».

Это радикально изменило весь учет и позволило полностью контролировать производственный процесс – буквально на каждом этапе. Весь производственный цикл оказался как на ладони. Усовершенствовали взвешивание машин до их загрузки и после. Чтобы снять показания весов, оператор лишь нажимает кнопку. То же самое и при выезде. Таким образом, в программе «1С. УНФ» автоматически формируются данные о реализованной продукции со всеми первичными бухгалтерскими документами. Полученной информацией в оперативном режиме пользуются все службы завода. Отчет по продажам готов в конце дня. Раньше этот подсчет сводился вручную, было невозможно получить «горячую» информацию в нужный момент.

По такому же принципу обрабатывается снабжение: всё, что доставляется на завод, фиксируется автоматически. Программа позволяет планировать бюджет и продажи. Это очень удобный инструмент для директора: в

конце рабочей смены Наталья Викторовна анализирует итоги.

В Иркутске этот пилотный проект первыми осваивали Асфальтобетонный завод и Дорожная служба Иркутской области. За результаты апробации была получена благодарность от компании, внедряющей новинку в России.

– Мне часто задают вопрос, почему так важен этот проект, – рассказывает Н.В. Шуляшкина. – Ответ простой: сегодня и президент России, и органы власти заинтересованы в прозрачности всех деловых процессов и совершаемых сделок. И мы реализовали это требование. За всем уследить трудно, а новая разработка позволяет это делать. Кстати, у нас заметно уменьшился документооборот между участниками процесса, повысилась оперативность. Приятно, что наш завод стал одним из лидеров по внедрению программы, которая радикально меняет сферу государственного и муниципального управления предприятием.

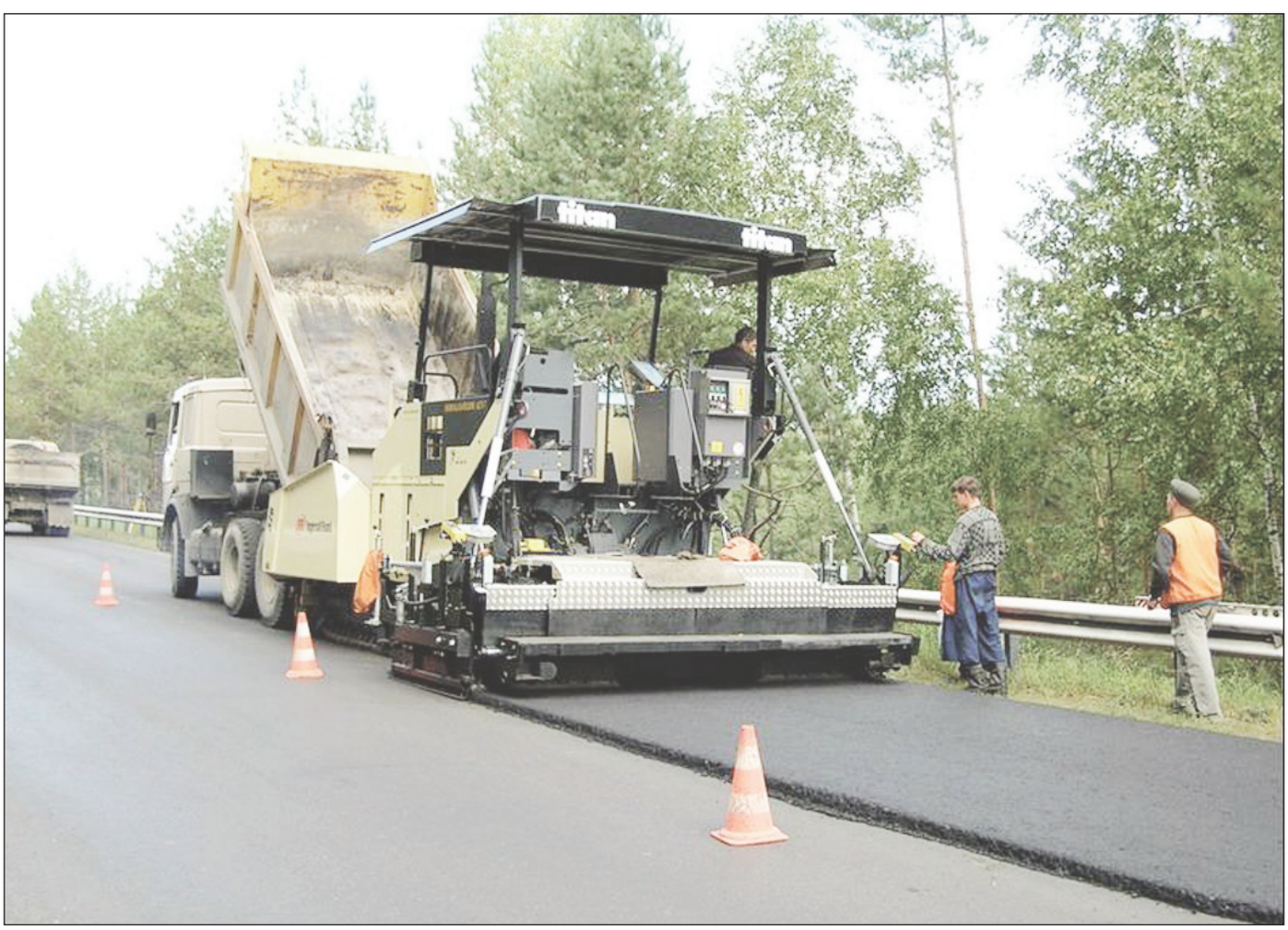
Во всех направлениях своей деятельности завод стремится к прогрессивному реформированию. При этом строго соблюдаются и социальные аспекты. Зарплата всегда вовремя. Более того, на предприятии, одном из немногих в городе, получают и тринадцатую зарплату! Создан и премиальный фонд, распределяемый на весь коллектив.

Сегодня предприятие активно развивается, существует постоянная потребность в кадрах. Сложилось полное взаимопонимание, при котором цель ясна и понятна всем: четко выполнять любую задачу, поставленную перед руководством и коллективом.

И этим Наталья Викторовна вправе гордиться.

«Если тебе не нравится дорога, по которой идешь, начни строить новую!» – это кредо Натальи Шуляшкиной.

Светлана Верещагина



ВЕРА НИКОЛАЕВА, НАЧАЛЬНИК ЛАБОРАТОРИИ ЗАО «МОСТОСТРОЙ-9»:

«Мне нравится, когда женщина участвует в производстве. Это дисциплинирует мужчин»

На снимке: Вера Николаева с Анжеликой Просвириной за испытанием образцов

«Нисколько не изменилась, – приглядываясь к Николаевой, думал я, пытаясь по давно выработанной журналистской привычке увидеть в своем давнем герое что-нибудь новое. – Сосредоточенное лицо, строгий взгляд, плотно сжатые губы, темная челка...». И невольно вспомнился полузабытый эпизод на заседании штаба стройки третьего мостового перехода через Ангару в Иркутске: «Тебе с Верой Антоновной повезло», – заметил своему главному инженеру Виктору Ляшенко, директор Мостоотряда-125 Алевтин Рыжиков. – А мне вот нет – слишком много претензий предъявляет».

Вера Антоновна Николаева – руководитель лаборатории ЗАО «Мостострой-9». Под ее началом 15 лабораторий, работающих в дочерних предприятиях ЗАО. Эта симпатичная, моложавая женщина, можно сказать, выросла на железобетоне. В 18 лет после окончания строительного техникума пришла в арматурный цех Иркутского завода ЖБИ бывшего треста ВСЭСС. Начала с арматурщицы, работала в конструкторско-технологическом бюро. В середине 70-х отправилась с мужем в Монголию, три года провела на комбинате строительных материалов в Дархане. По возвращении в Иркутск на родной завод была назначена мастером, затем начальником отдела технического контроля лаборатории.

Помнится, как в 1999 прибывшие из Коломны руководители МО-125 подбирали специалистов на строительство Академического моста, знакомились с городской базой стройиндустрии. В лабораторию ЖБИ пришли целой делегацией во главе с главным инженером мостоотряда.

– Встречай гостей, Вера Антоновна, – представил ее мостовикам тогдашний директор предприятия Сергей Думов. – Выкладывай всё, как на духу, ничего не скрывай.

– А что нам скрывать, да и ни к чему это, – приветливо улыбнулась Николаева. И тут же подробно рассказала и показала аттестованное оборудование, результаты испытаний заполнителей, подборы составов бетонов…

– Всё, больше никуда не поедем, – заявили мостовики. – Лаборатория у вас прекрасная, специалисты что надо.

Так всегда и было в действительности. Под руководством Николаевой сотрудники лаборатории «живым щитом» стояли на защите качества строительных материалов, используемых на сооружении мостового перехода через Ангару. Только после результатов, полученных во время испытаний, прорабам и мастерам разрешалось производить дальнейшие операции: распалубку, снятие тентового укрытия, натяжение канатов пролетных строений. Жесткие правила, диктуемые лабораторией, усвоили все специалисты, занятые на столь важном объекте. Иначе нельзя, именно персонал лаборатории отвечает за прочность каждой конструкции моста, а значит и за сооружение в целом.

«НАША ВЕРА АНТОНОВНА МОЖЕТ ОПРЕДЕЛИТЬ КАЧЕСТВО БЕТОНА ПО ЕГО ЦВЕТУ И ВЕСУ. А ЭТО «ЖИВОЙ» МАТЕРИАЛ, ОН ОБЛАДАЕТ РАЗЛИЧНЫМИ СВОЙСТВАМИ И ПАРАМЕТРАМИ, КОТОРЫЕ НАДО ТЩАТЕЛЬНО ПОДБИРАТЬ».

Поэтому вовсе не случайно после сдачи Академического моста руководители МО-125 пригласили Веру Антоновну в Богучаны. В чистом поле за три года были возведены бетонный завод, цех по производству контурных блоков и 1685-метровый мост из металлоконструкций. Проблем там было ничуть не меньше, чем на строительстве моста в Иркутске. Щебень для производства бетона марки 500 возили из Челябинска, так как местный по техническим условиям не подходил. Когда об этом узнал руководитель Красноярского управления дороги, он пришел в бешенство:

– Разве в нашем крае щебня нет? – выговаривал он Николаевой. – Тогда измените проект. Вера Антоновна настояла на своем, спокойно и убедительно доказав, что менять ничего нельзя, для бетона М-500 качество инертных материалов – первейшее дело.

И мост получился что надо. Замечаний по качеству использованных при строительстве материалов у комиссии не возникло. А вот добрые слова в адрес лаборатории были сказаны: «Лучшей лаборатории я не встречала по всему Красноярскому краю», – отметила начальник Красноярской лаборатории «Домстройпроект» Людмила Вешникова на одном из крупных строительных совещаний. Более того, Веру Антоновну Николаеву наградили почетными грамотами министра регионального развития, губернатора Красноярского края и тогдашнего сопредседателя партии «Единая Россия» Сергея Шойгу. Так и сказали: «За вклад в развитие Нижнего Приангарья!»

После сдачи моста в Богучанах Алевтин Рыжиков и

Виктор Ляшенко уговаривали Николаеву поехать с ними на новую стройку в Воронежскую область. Но она рассудила мудро: главное в жизни всё же не работа и хорошая зарплата, а семья, дом, дети, внуки. Тем более что ее с нетерпением ждали в ЗАО «Мостотряд-9». Руководство предприятия решило организовать свои контрольно-испытательные лаборатории, и о лучшей кандидатуре на должность руководителя даже не думали. Не ошиблись!

– С приходом Веры Антоновны у нас появилась прекрасно оборудованная лаборатория, обеспечивающая соблюдение всех технических параметров при изготовлении бетона, – рассказывает начальник Службы контроля и охраны труда ЗАО «Мостострой-9» Николай Колесников. – Ее профессионализм, огромный опыт, умение скоординировать работу стали решающими при создании контрольно-испытательных лабораторий во всех наших мостоотрядах.

– Наша Вера Антоновна может определить качество бетона по его цвету и весу, – добавляет Николай Колесников. – А это «живой» материал, он обладает различными свойствами и параметрами, которые надо тщательно подбирать. Обеспечение проектных требований к качеству бетона – задача не простая. Контролировать процесс можно лишь комплексом испытаний, начиная от поставки песка, щебня, цемента и кончая отбором и испытанием образцов, подтверждающих, что проектная плотность достигнута.

Лаборатория в «Мостотряде -9», и правда, основательная. Здесь есть всё, что необходимо для испытания инертных материалов, приготовления состава бетона: пневматическая камера для испытания бетона на морозостойкость, автоматизированная установка определения его водонепроницаемости, сушильный шкаф, морозильная камера… К тому же и незаменимая помощница Николаевой – технолог Анжелика Просвирина – тоже специалист, каких поискать. Вместе они работают душа в душу уже 20 лет.

Одна из обязанностей Веры Антоновны – контроль за лабораториями дочерних предприятий. Ездит по командировкам и жестко проводит контроль, не любит верхоглядов, проверяет документацию, карты подбора материалов. Как-то осенью нагрянула в Замзор, где шло бетонирование эстакады моста. На бетонном заводе обнаружила массу погрешностей и остановила работы – не уехала, пока не были устранены все замечания. Проверила и работу лабораторий мостоотрядов и только потом дала добро на продолжение бетонирования объекта.

… Мы разговорились с ней в Иркутске – увидел в лаборатории бетонные образцы. Поинтересовался, не остатки ли от замзоровского бетона?

– Это из конструкций Верхне-Чонского месторождения, где наш МО-97 возводит мост на реке Чона. Привезли, чтобы мы испытали на прочность.

«С ПРИХОДОМ ВЕРЫ АНТОНОВНЫ У НАС ПОЯВИЛАСЬ ПРЕКРАСНО ОБОРУДОВАННАЯ ЛАБОРАТОРИЯ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩАЯ СОБЛЮДЕНИЕ ВСЕХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ПРИ ИЗГОТОВЛЕНИИ БЕТОНА».

– Зачем из такой дали тащить? Разве на объекте нет лаборатории?

– Лаборатория есть, нет пока специального пресса. В Иркутске нашли, кто поставляет прессы итальянской фирмы. Заказали передвижную лабораторию, укомплектованную самым современным оборудованием, отправили на объект. Теперь душа спокойна.

– Вроде не женская это профессия – возиться с бетоном.

– Я работаю с людьми, а не с бетоном. И мне нравится, когда женщина участвует в таком серьезном производстве, влияет на него и добивается нужных результатов. Это дисциплинирует мужчин.

– Без малого 45 лет вы трудитесь на строительстве инженерных сооружений. Какие из них останутся в памяти навсегда?

– Это два построенных моста через Ангару – Академический в Иркутске и в Богучанах. На моем столе рядом стоят их фотографии, и я ежедневно любуюсь этими красавцами. Они – как дело всей моей жизни.

Александр Черниговский

ВЫЯСНЯЕТСЯ ОБОСНОВАННОСТЬ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ МОСКВА – ИРКУТСК

Антимонопольная служба Иркутской области проводит расследование по признакам ценового сговора между авиакомпаниями, занимающимися полетами между Москвой и Иркутском. Управление начало проверку после заявления от физического лица.

При подтверждении нарушений компаниям грозит оборотный штраф. Точная сумма штрафа пока не называется, но, как стало известно, его высчитают от выручки компании за предшествующий год. Названия компаний, подозреваемых в ценовом сговоре, пока не раскрываются до завершения расследования, которое продлится месяц.

Напомним, билет эконом-класса на рейсах Москва – Иркутск в одну сторону стоит больше 10 тысяч рублей. Однако перелет по направлению Москва – Улан-Удэ в расположенную поблизости Бурятию может обойтись дешевле – от 8,5 тысяч рублей в одну сторону.

О признаках возможного ценового сговора между несколькими авиакомпаниями упомянул также губернатор Иркутской области Сергей Ерощенко. Глава региона предложил создать конкурентное пространство на авиаперевозках – тогда и цены на билеты снизятся:

– Какой должна быть нормальная цена? Цена должна быть реальной – то есть рыночной. Для того, чтобы ее понизить, нам нужно вложиться в развитие инфраструктуры, чтобы обеспечить возможность полетов не только для 4-5 авиакомпаний, но и для многих других. Тогда можно будет разрушить договоренность между рядом компаний, которые держат определенную цену на билеты. Говорю об этом потому, что знаю конкретную ситуацию на рынке.

www. irk.ru

СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЯВЯТСЯ НА ВОКЗАЛАХ

Вокзалы на Восточно-Сибирской железной дороге оснастят интегрированными комплексными системами безопасности. Они позволят в режиме реального времени вести контроль за происходящим в здании вокзала, на перронах, на автостоянках и других объектах.

Кроме видеонаблюдения, комплекс включает в себя функции пожарно-охранной и технологической безопасности. Тревожный сигнал в случае ЧП будет поступать на единый ситуационный центр, который напрямую связан с дежурными частями подразделений МВД, ФСБ, МЧС. Также технология системы безопасности позволит идентифицировать граждан по видеоизображению.

До конца 2013 года специальным оборудованием будут оснащены вокзалы на станциях Ангарск, Северобайкальск, Вихревка и Зима. На их внедрение Висточно-Сибирский филиал ОАО «Федеральная пассажирская компания» направит 15,3 миллиона рублей. В 2012 году системами охраны на железной дороге были оборудованы вокзалы на станциях Иркутск-Пассажирский, Иркутск-Сортировочный, Улан-Удэ и Падунские пороги.

www. irk.ru

Ближняя Азия

Мы были в Азии десять дней. Вьетнам – Камбоджа – Таиланд – Вьетнам – таким был наш маршрут. Передвигались мы на автомобиле, поэтому это, скорее, дорожные заметки.

ВЬЕТНАМ: ФРУКТЫ, БЕНЗИН И МОТОЦИКЛИСТЫ...

Во Вьетнаме не действуют международные водительские права, поэтому нам пришлось взять такси в Фантьете, чтобы доехать до Камбоджи. Такси можно заказать в туристическом агентстве, а вообще в любом ресторане найдется желающий вас подвезти. Бензин стоит так же, как в России. Особенность вьетнамских дорог – все они платные.

Вдоль дорог всё заселено и совсем нет дикой природы. Тянутся деревеньки, поэтому скорость движения небольшая. Ближе к населенным пунктам на дорогах проносятся стаи мотоциклистов на скутерах. Это наиболее массовый и демократичный вид транспорта, но, чтобы ездить на скутере во Вьетнаме, нужно иметь права категории А. Качество дорог не самое высокое, но лучше, чем в России. Пикантный момент – вдоль дорог стоят лотки, где продают фрукты и тут же бензин в пластиковых бутылках для тех, кто не дотянет до заправочной станции.

Из Фантьета мы доехали до Сайгона – это что-то вроде нашего Санкт-Петербурга, вьетнамский культурный центр, где встречается европейская архитектура и в поведении людей

заметно влияние Европы, но на дорогах царит хаос – велорикши, моторикши, скутеры, машины – все плетутся со скоростью 50 километров в час. Поездка очень утомляет и занимает много времени.

КАМБОДЖА: БЕДНОСТЬ, ПЫЛЬ И БУЙВОЛЫ НА ДОРОГАХ...

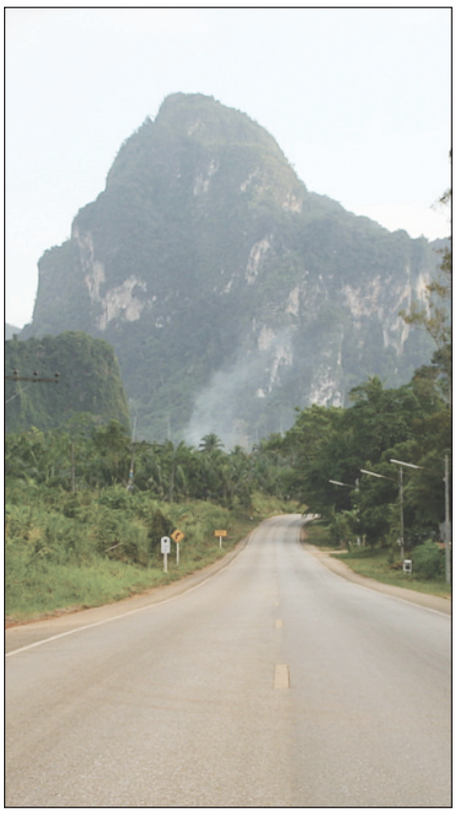
Доехав до Камбоджи, мы пересели в автобус, чтобы переехать через границу. Сразу же были потрясены грязью, нищетой и суетой. Таксисты предлагают свои услуги, проститутки – свои, продавцы «белой смерти» тоже не отстают.

В Пномпене (столице Камбоджи) мы обратились в туристическое агентство, чтобы арендовать машину. Нам дали Toyota Camry 1992 года выпуска, праворульную. По договоренности мы должны были оставить машину у блок-поста на границе с Таиландом.

Сказать, что в Камбодже ужасные дороги – ничего не сказать, там их просто нет. До Сиам-Рипа (туристический, культурный центр) дороги разбитые, а дальше, в сторону Таиланда – сплошная глина. Следы войны – в иногда взрывающихся минах вдоль дороги, а на протяжении всей трассы висят плакаты, призывающие местных жителей разоружаться. По Камбодже мы ехали три дня с посещением культового комплекса храмов Ангкор. Ориентировались в дороге по навигатору. Еще перед поездкой мы закачали карты тех страх, куда собирались.

Отличительная особенность камбоджийских дорог – с рисовых полей на них могут вывернуть буйволы, коровы, свиньи. И очень страшно ездить ночью – многие водители не выключают дальний свет, а некоторые ездят вообще без света. Поэтому мы перемещались только в светлое время суток, а ночевали в хостелах, недорогих молодежных вариантах, но где есть всё необходимое – душ, кондиционер, телевизор.

Самый неприятный отрезок пути ждал нас после Ангкора



– дорога, ведущая в Таиланд. Мы ехали в масках, как и все остальные водители, потому что столбы пыли всё время поднимаются на глиняной дороге, и поливальные машины не всегда успевают гасить водой эту пыль. Одна из услуг на этом участке дороги – промывка водой воздушного фильтра, причем эти «промывальщики» сами машут рукой и останавливают машины примерно на половине отрезка пути до Таиланда. Местные нам рассказали, что у полицейских зарплата невелика, поэтому развита коррупция. Но мы не столкнулись с камбоджийскими «ГИБДД».

ТАИЛАНД: ПРОБКИ И «ТУК-ТУК»...

Мы с радостью оставили нашу пыльную машину на границе Камбоджи с Таиландом, поставили визовую печать в паспорт, а первое, что увидели прямо на границе, – тайское «Монте-

Карло» – место, где собраны крупнейшие казино, что-то вроде оффшорной зоны. Но мы были уставшие и не азартные. Сил хватило только на то, чтобы арендовать машину. Зашли в ближайшее на пути кафе и договорились с «частником» об аренде. Взяли праворульную Toyota Corolla. Движение в Таиланде – левостороннее, но привыкаешь быстро. На подъезде к Бангкоку нужно было заплатить за эстакаду, и мы попали в сказочную страну дорог с массой развязок, ограничением по скорости 120 км в час, но дороги настолько идеальные, что все едут 150 км в час. Дороги шестиполосные, очень выручал навигатор, кроме того, установлены удобные светофоры, которые показывают, сколько секунд осталось до смены сигнала светофора и т. д.

Но впоследствии выяснилось, что машину в Таиланде всё-таки брать не стоит. Как только мы съехали в Бангкоке с эстакады вниз, на обычные дороги, мы встали в пробку на много часов. В городе везде одностороннее движение, видимо, как средство борьбы с «пробками», но побороть их властям не удалось. Единственное, что удобно: загораются стрелки в направлении разных улиц и сделана схема района: если стрелка красная – значит, на той улице пробка. Доехав до отеля, мы так устали, что решили отказаться от машины.

Оказалось, что самый лучший транспорт для туристов в Тайланде – это так называемые «Тук-тук»: мотоцикл с прицепом, который может объехать пробку и по тротуарам. На моторикшах сидения обиты шелком, прицепы украшены амулетами. И цена получается дешевле, чем общественный транспорт в России. Есть такая фишка: если вы скажете водителю моторикши, что вам нужно проехать по магазинам, то поездка будет бесплатной – за счет владельцев магазинов.

ВЬЕТНАМ: СКУТЕРЫ И ПЛЯЖИ...

Поскольку все эти дни мы путешествовали налегке, с одним рюкзаком, а вещи были во Вьетнаме, нужно было возвращаться обратно. Но снова садиться за руль и проделывать утомительный путь не хотелось. А таксисты, пользуясь ситуацией, заламывали цены. Мы торговались. В итоге на такси и автобусах добрались до Фантьета, где уже взяли в прокат скутеры и гоняли по пляжам и по городу. Местные жители промышляют арендой скутеров, хотя без прав категории А ездить и запрещено, они сдают. Причем у вьетнамской дорожной полиции запланированные рейды, и местные жители знают, во сколько и где появятся полицейские и советуют, куда лучше не ехать.

Лучше оставлять мотоцикл в зоне видимости, потому что, по рассказам, случались неприятные ситуации – сами владельцы с помощью ключа-дубликата угоняли скутеры, чтобы получить деньги с туриста. В последний день нашего отдыха – полицейские увидели нас около отеля на мотоциклах и забрали скутеры. По закону они не выписывают штраф, а на 37 дней конфискуют мотоцикл.

Для неленивых туристов во Вьетнаме очень развит экологический туризм на велосипедах.

P.S. Поездка оказалась сложной, но насыщенной. И нам кажется, что именно взяв автомобиль и проехав на нем много километров по стране, куда ты приехал, можно прочувствовать атмосферу и полностью отключиться от другого мира.

По материалам интернет-сайтов

СибЭкспоЦентр
ИРКУТСКИЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС

2013 ГОД
ОСНОВНАЯ ПРОГРАММА МЕРОПРИЯТИЙ

ФОРУМЫ. ВЫСТАВКИ И ЯРМАРКИ

02.04-05.04	ФОРУМ «ОБРАЗОВАНИЕ ПРИАНГАРЬЯ»
16.04-19.04	СИБПРОДОВОЛЬСТВИЕ
16.04-19.04	УПАКОВКА. ОБОРУДОВАНИЕ
23.04-26.04	**ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ СИБИРИ**
23.04-26.04	СПЕЦТЕХНИКА
23.04-26.04	СИБАВТОСЕРВИС
14.05-17.05	МИР СЕМЬИ
21.05-24.05	БАЙКАЛЬСКАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ
29.05-01.06	ОХОТА. РЫБОЛОВСТВО. ОТДЫХ
20.08-23.08	ОГОРОД. САД. ЗАГОРОДНЫЙ ДОМ
20.08-23.08	САДОВО-ПАРКОВЫЙ ДИЗАЙН
01.09-08.09	ПРАВОСЛАВНАЯ РУСЬ
10.09-12.09	ДЕФЕКТОСКОПИЯ
12.09-13.09	ВЕНЧУРНАЯ ЯРМАРКА
17.09-20.09	СИБЛЕСОПОЛЬЗОВАНИЕ
17.09-20.09	ДЕРЕВООБРАБОТКА
17.09-20.09	ДЕРЕВЯННОЕ ДОМОСТРОЕНИЕ
25.09-27.09	ЗЕМЛЯ ИРКУТСКАЯ
01.10-04.10	СИБЗДРАВООХРАНЕНИЕ
01.10-04.10	СТОМАТОЛОГИЯ
08.10-11.10	ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЕ
08.10-11.10	ТЕХМАШЭКСПО. СВАРКА
22.10-25.10	АГРОПРОМЫШЛЕННАЯ НЕДЕЛЯ
31.10-03.11	ВЫБЕРИ ПРОФЕССИЮ
07.11-10.11	ЯРМАРКА НЕДВИЖИМОСТИ
07.11-10.11	ИПОТЕКА. КРЕДИТЫ
14.11-17.11	МИР СТИЛЯ И КРАСОТЫ
03.12-05.12	И НЕВОЗМОЖНОЕ ВОЗМОЖНО...
10.12-15.12	УЮТНЫЙ ДОМ
10.12-15.12	НОВОГОДНИЙ ПОДАРОК

Внимание! Даты и названия выставок могут быть изменены.
Смотрите сайт www.sibexpo.ru для получения дополнительной информации.

Россия, 664050, г. Иркутск, ул. Байкальская, 253-а.
Тел./Факс: 3952-352239, 352900, 358223, 353033, 354347,
www.sibexpo.ru, e-mail: sibexpo@mail.ru