

ТЕМЫ НОМЕРА:

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

- Актуальные проблемы
- Капитальный ремонт
 - Страхование
- Системы управления
- Материалы и технологии

ОЧИСТКА ИНЖЕНЕРНЫХ КОММУНИКАЦИЙ

СИСТЕМЫ ОТОПЛЕНИЯ

ЛАНДШАФТНЫЙ ДИЗАЙН





*Председатель Комитета ГД
по транспорту С.Н. ШИШКАРЕВ*



*Начальник Управления
Алтайского края по транспорту,
дорожному хозяйству и связи
В.Д. ДАВЫДОВ*



*С уважением, руководитель
департамента транспорта
и дорожного хозяйства
Новосибирской области
Н.Н. СИМОНОВ*



*Заместитель мэра города
Новосибирска – начальник
департамента транспорта
и дорожно-благоустроительного
комплекса Н.В. ДИДЕНКО*



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ! ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ – ДНЕМ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

Любой из нас, так или иначе, имеет отношение к сегодняшнему празднику. Каждый день мы добираемся до работы и обратно домой на общественном транспорте или на собственных автомобилях.

Дороги России – это мощное связующее звено всей страны. Они во многом определяют устойчивое функционирование предприятий, жизнедеятельность городов, больших и малых населенных пунктов, развитие межрегиональных связей и промышленного потенциала.

В этот праздничный день выражаю глубокую признательность ветеранам и работникам отрасли. Благодарю вас за достойный труд, целеустремленность, преданность делу. От всей души желаю вам крепкого здоровья, счастья и благополучия, легких дорог, безаварийной, успешной и стабильной работы!



УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВETERАНЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА! СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ – ДНЕМ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

Вы вносите значительный вклад в социально-экономическое развитие страны, отдавая благородному делу – служению дорогам – свой опыт, профессионализм, энергию.

В последние годы успешно внедряются самые современные технологии и материалы, используется новая высокопроизводительная техника.

И, как результат, появляются дороги, отвечающие требованиям XXI века.

Я уверен, что работники дорожного хозяйства в Алтайском крае и во всем Сибирском федеральном округе, преумножая славные традиции многих поколений дорожников, и дальше продолжат создание доступной и развитой транспортной инфраструктуры.

Крепкого здоровья, счастья и благополучия Вам и Вашим близким!

Удачи во всех добрых начинаниях и уверенности в будущем!



УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВETERАНЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

Доставляет большое удовольствие в преддверии профессионального праздника обратиться ко всем, кто проектирует, строит, ремонтирует и содержит автомобильные дороги, мосты, транспортные развязки.

В сложной социально-экономической ситуации общими усилиями удалось в текущем году обеспечить работой дорожно-строительный комплекс нашей области. В этом огромная заслуга заказчиков: ФГУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Сибирь», ГБУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области», муниципального бюджетного учреждения г. Новосибирска «Управление дорожного строительства», руководителей муниципальных образований районов, городов, поселений.

Суммарно в 2009 году дорожными организациями Новосибирской области будет освоено свыше 8 млрд. рублей. При этом хотелось бы отметить, что в сложное время удалось не только сохранить, но и увеличить объем ассигнований на содержание дорог. ФГУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Сибирь» совместно с подрядными организациями приступило к реализации строительства второго этапа Северного обхода г. Новосибирска, территориальная сеть дорог пополнилась современной дорогой Кольцово-Академгородок, продолжается реконструкция Советского шоссе, завершается многолетний ремонт Ленинск-Кузнецкой трассы. В каждом районе области сохранены объекты строительства, реконструкции либо ремонта территориальных дорог. Город Новосибирск живет в ожидании пуска двух крупнейших дорожных объектов – транспортной развязки на Бердском шоссе на вьезде в Первомайский район и эстакады по ул. Кирова с выходом на ул. Выборную, а также в преддверии начала строительства третьего моста через р. Обь.

Мостовики и дорожники ведут ремонтные и строительные работы в муниципальных образованиях одиннадцати районов области на 12 мостах, из которых 7 будут введены в эксплуатацию в текущем году. Хороший задел проектных решений на будущий период за последние годы сделали проектные организации. За этими цифрами и фактами стоит труд более чем 2,5 тысячи работников дорожных организаций.

Ежедневно в любую погоду, в морозные, снежные дни зимы, в весеннюю и осеннюю распутицу, во время летних дождей, сотни работников дорожных эксплуатационных организаций делали и делают все, чтобы обеспечить жителям области безопасное и бесперебойное транспортное движение по территории Новосибирской области.

Я поздравляю всех, кто носит имя «Дорожник» с профессиональным праздником! Пусть для всех вас подарком в эти дни станет благодарность за ваш труд от жителей и гостей Новосибирской области, водителей и пассажиров всех транспортных средств. От всей души желаю крепкого здоровья, счастья, мира и благополучия вам, вашим родным и близким!

УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА СИБИРИ!

От имени мэра города Новосибирска и коллектива департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска искренне рад поздравить Вас с профессиональным праздником.

Профессия дорожника – особая, с присущей ей романтикой, характером и традициями. Но, прежде всего, это нелегкий, самоотверженный напряженный труд, требующий физической и эмоциональной самоотдачи.

И этот праздник – еще один повод высказать слова признательности тем людям, которые делают все возможное, чтобы дороги и проезды Сибири были обустроенными, чистыми и безопасными.

Благодаря уникальному опыту работы дорожников, их специальным знаниям, освоению новейших технологий преобразуются транспортные магистрали, строятся мосты, круглогодично обеспечивается безопасное, надежное автомобильное сообщение.

Продолжается формирование основных автодорожных коридоров России, в том числе проходящих через территорию Новосибирской области и способствующих дальнейшему развитию интеграционных процессов в регионах Сибири.

В том, что Сибирский федеральный округ относится к лидерам по темпу развития транспортной инфраструктуры, огромная заслуга принадлежит лучшим подрядным дорожно-строительным и эксплуатационным организациям, благодаря их усилиям отрасль продолжает развиваться и в сегодняшних сложных условиях.

К своему профессиональному празднику новосибирские дорожники подошли с неплохими результатами: введена в строй эстакада по ул. Кирова, завершается строительство транспортной развязки на разъезде Иня и т. д.

Хочу выразить искреннюю благодарность за многолетний плодотворный труд всем ветеранам дорожного хозяйства. Специалистам отрасли желаю успехов в работе, творческой энергии для решения профессиональных задач, здоровья и благополучия каждой семье.

С праздником, дорогие коллеги!



УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА! ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ!

Строительство, реконструкция и содержание автомобильных дорог всегда являлось одним из приоритетных направлений деятельности регионального правительства.

В сентябре текущего года была утверждена долгосрочная целевая программа «Модернизация и развитие автомобильных дорог Омской области», на финансирование которой в ближайшие три пятилетки из областного бюджета планируется направить более 161 миллиарда рублей и привлечь из федерального бюджета свыше 6 миллиардов. Эти средства пойдут на содержание, ремонт и строительство автомобильных дорог, приобретение дорожно-строительной техники и оборудования, а также на субсидии муниципальным образованиям для приведения в порядок дорог местного значения.

Дорожники Омской области встречают свой профессиональный праздник в канун 75-летия дорожного хозяйства региона. У омских дорожников большие планы. Уже на следующий год должно быть построено свыше 30 км новых автомобильных дорог и первая очередь современного путепровода по улице 21-я Амурская в г. Омске. А реализация всех мероприятий Программы позволит обеспечить безопасность дорожного движения, добиться снижения транспортных издержек, повысить конкурентоспособность наших товаров и услуг и создать условия для улучшения социально-экономического положения Омской области.

Труд дорожников нелегкий и ответственный, но он всегда востребован и заметен. Ровные дороги стали символом стремительного продвижения вперед. И я уверен, что нашему региону при вашей поддержке будет обеспечен счастливый путь!

Желаю всем работникам дорожного хозяйства успехов и светлых перспектив, а трудовым коллективам – продолжения лучших традиций дорожной отрасли, стабильной работы и чувства гордости за одну из самых важных и созидательных профессий! Счастья и благополучия вашим семьям, тепла и радости вашим домам!

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ, УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ!

Поздравляю вас с Днем работников дорожного хозяйства! В честь профессионального праздника хочется сказать слова признательности и благодарности всем тем, кто строит, ремонтирует дороги и мосты, круглый год обеспечивает содержание и эксплуатацию сложного дорожного хозяйства, способствует повышению надежности и безопасности омских дорог.

Нужно воздать должное трудолюбию и профессионализму работников городских дорожных служб, которым зачастую приходится выполнять сложные задачи в непростых условиях, проявлять мастерство и упорство, демонстрируя высокую ответственность за порученное дело перед Омском и омичами.

Благодаря самоотверженному труду коллективов дорожников, начиная с 2005 года, в Омске ежегодно успешно выполняется большой объем работ по реконструкции магистралей общегородского значения, аварийно-восстановительному ремонту дорог и придомовых территорий, в том числе с применением новых технологий и современного оборудования, целенаправленно реализуются мероприятия по повышению дорожной безопасности.

Богатый опыт и знания омских дорожников будут востребованы и в дальнейшем. Ведь согласно утвержденному плану развития дорожно-транспортной сети Омска «Дороги города» до 2016 года предстоит построить, реконструировать 49 важных для омской экономики и жителей нашего города объектов на общую сумму свыше 35 млрд. рублей!

Дорогие коллеги и уважаемые ветераны дорожной службы, накануне профессионального праздника примите искренние поздравления и наилучшие пожелания. Здоровья и благополучия вам и вашим семьям! Успешной работы, приносящей радость и удовлетворение! Пусть на жизненных и автомобильных дорогах вам всегда сопутствует удача!



УВАЖАЕМЫЕ ДРУЗЬЯ!

Искренне поздравляю вас с Днем работников дорожного хозяйства!

Дороги связывают села, города, регионы. Хорошие дороги – это гордость любого населенного пункта, показатель заботы о людях, их комфорте и благополучии.

Строительство и реконструкция дорог остается одним из главных приоритетов развития Тюменской области. Несмотря на некоторые экономические сложности текущего года, дорожные работы по-прежнему ведутся активными темпами. Продолжается строительство автомобильной дороги «Обход города Тюмени» и областных дорог с выходом на границу с Казахстаном. Не забыты и дороги муниципальных образований региона.

Труд работников дорожного хозяйства Тюменской области заслуживает самой высокой оценки!

От всей души благодарю всех, кто связан со строительством, реконструкцией и содержанием автомобильных дорог, за преданность профессии и ответственность, с которой вы подходите к своему делу.

Искренне желаю здоровья, счастья и благополучия вам и вашим близким!



*Заместитель председателя правительства Омской области, министр строительства и жилищно-коммунального комплекса Омской области
В.П. БОЙКО*



*Директор департамента дорожной деятельности и благоустройства администрации города Омска
В.П. КАЗИМИРОВ*



*Начальник Главного управления строительства и жилищно-коммунального хозяйства Тюменской области
Е.В. МИСКЕВИЧ*



630048, г. Новосибирск,
ул. Немировича-Данченко, 139,
Тел./факс: (383) 314-12-13
e-mail: sale@nkuoao.ru
www.nkuoao.ru

О Т К Р Ы Т О Е А К Ц И О Н Е Р Н О Е О Б Щ Е С Т В О
НОВОСИБИРСКОЕ КАРЬЕРОУПРАВЛЕНИЕ



УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

От имени коллектива ОАО «Новосибирское карьероуправление» примите искренние поздравления с профессиональным праздником!

День работников дорожного хозяйства — это праздник тех, кто строит автомагистрали и мосты, кто круглый год обеспечивает содержание и эксплуатацию сложного дорожного хозяйства, надежное и безопасное автомобильное сообщение между регионами нашей страны.

Сегодня дорожное строительство является важнейшей составляющей современной экономики, благодаря которой динамично развиваются все отрасли производства и социальной инфраструктуры.

В век скоростей многое зависит от того, насколько качественны и удобны дороги. Ваша работа ответственна и крайне необходима людям. Она требует от каждого полной отдачи, высокого профессионализма. Благодаря нелегкому, самоотверженному труду появляются на свет новые современные магистрали.

В канун праздника позвольте пожелать вам дальнейших трудовых свершений в вашем нелегком и благородном труде, крепкого здоровья и благополучия, процветания и неиссякаемой энергии!

*Генеральный директор
Сергей Александрович ЛЕЙМАН*

События отраслевые

Соглашение о выделении Всемирным Банком 6 млрд. рублей на реформу системы ЖКХ

16 сентября глава Министерства регионального развития Виктор Басаргин подписал соглашение между Российской Федерацией и Международным Банком Реконструкции и Развития (Всемирный банк) по проекту «Реформа ЖКХ в России».

«Выделенные средства будут немедленно направлены на реформу ЖКХ в регионы. Претендовать на них смогут муниципальные образования, население которых составляет от 90 000 до 600 000 человек, и власти, которых уже подготовили проекты по реформе ЖКХ», - отметил министр.

Согласно соглашению МБРР предоставляет заем в размере 6,2 млрд. рублей (200 млн. долл. США). Со своей стороны Российская Федерация на финансирование проекта выделяет примерно 185 миллионов рублей (6 млн. долл. США).

Участники проекта – муниципальные образования – получают средства на общую сумму 5,3 млрд. рублей (175 млн. долларов США) на безвозмездной и безвозвратной основе на реализацию своих инвестиционных планов в сфере ЖКХ лишь только после выполнения ими программы реформирования отрасли, разработанной Министерством регионального развития России совместно со специалистами Всемирного банка.

Одним из основных условий, закрепленных соглашением, является выделение более 915 млн. рублей (30 млн. долларов США) на оказание участникам проекта технического содействия и обучение в области реформирования жилищного и коммунального секторов, а также системы социальной защиты населения. Кроме того, соглашение предусматривает проведение кампании по информированию населения о ходе реформирования ЖКХ; создание национальной системы мониторинга ЖКХ на пилотной основе; надзор за реализацией инвестиционных планов участников проекта; разработку нормативно-правовой базы для осуществления реформ ЖКХ и обучение на федеральном уровне; распространение результатов проекта в городах и регионах, не участвующих в проекте, и на финансирование операционных расходов.

Алтайский край



Открытие теплоэлектростанции «Белокуриха»

Как сообщают в краевом управлении по промышленности и энергетике, тепловая электростанция на основе восьми газопоршневых агрегатов (ГПА) Caterpillar G3520С общей установленной электрической мощностью 16МВт и тепловой производительностью 15 Гкал/час предназначена для выработки электрической и тепловой энергии для потребителей г. Белокуриха и прилегающих районов. Производство тепла параллельно с выработкой электрической энергии позволяет снизить себестоимость тепловой энергии в зимнее время, а также полностью покрыть нужды города в горячей воде летом. Кроме того, наличие теплоэлектростанции даст возможность останавливать водогрейные котлы Центральной котельной г. Белокуриха для проведения технического обслуживания на весь летний период. Предполагается работа теплоэлектростанции в течение 8 тыс. 300 часов в год с выработкой электроэнергии до 132,8 млн. кВт/ч и производством тепловой энергии до 124,5 тыс. Гкал.

Дорогие друзья! Уважаемые партнеры!

*У дороги есть начало, но нет конца.
И необходимость связать в единое целое
бесконечные просторы нашей необъятной
Родины – лучший залог того, что россий-
ская дорожная отрасль практически вечна.
Работы хватит всем и очень надолго.*

*Мы уверены, что вместе со строитель-
ством недвижимости и тотальным эне-
ргосбережением, строительство дорог и всей
её инфраструктуры вскоре станет для го-
сударства Российского и общества нацио-
нальной идеей, основанием для стабильного
социально-экономического развития.*

*И если честно, дорожники России толь-
ко в начале большого пути. Потому что в
21 веке стране нужны не просто дорожные
полотна, а трассы международного уровня.*

*Мы желаем вам терпения, здоровья, бла-
гополучия, а главное, чтобы не было совест-
но за проделанную работу!*

С уважением,
редакция журнала «КС»



В Алтайском крае модернизируют коммунальное оборудование

В регионе ведется модернизация котельного оборудования. Из 273 котлов, запланированных к замене, уже установлено 253, или 93%, сообщают в краевом управлении по ЖКХ. На природный газ переведено 46 котельных – на треть больше, чем планировалось. Для экономии топливно-энергетических ресурсов устанавливается котельное оборудование, функционирующее без тягодутьевого оборудования. 76 котлов, работающих без тягодутьевого оборудования, установлено в 15 муниципальных образованиях. При модернизации объектов ЖКХ, техническом перевооружении парка спецтехники используется механизм финансовой аренды. По состоянию на 1 сентября здесь приобретено 276 единиц котельного оборудования, 65 котлов и 11 единиц спецтехники на сумму более 64,1 млн. рублей. В рамках соглашения с Минрегионом РФ закуплено 148 единиц специализированной техники на сумму свыше 208,3 млн. рублей. В целом на закупку автотранспорта и коммунальной техники направляется свыше полумиллиарда рублей. Из федерального бюджета по соглашению с Минрегионом РФ выделяется более 360 млн. рублей. В краевом бюджете благодаря инициативам губернатором поправкам на софинансирование заложено 180 млн. рублей. Всего будет закуплено 440 единиц техники.

Резиденты «Бирюзовой Катунь» принимают участие в создании инфраструктуры особой экономической зоны

В Алтайском крае произведенные затраты на строительство объектов инженерной инфраструктуры ОЭЗ «Бирюзовая Катунь» в настоящее время составляют 679 млн. рублей, в том числе за счёт средств федерального бюджета – 467,4 млн. рублей, за счёт краевого – 211,6 млн. рублей.

В текущем году завершается строительство полигона по утилизации твёрдых бытовых отходов, начинается строительство первого этапа объектов инженерной инфраструктуры, улично-дорожной сети, производственно-эксплуатационной базы, канализационных очистных сооружений. Заканчивается проектирование водозабора и пожарного депо. С целью развития инфраструктуры привлекаются и частные инвестиции. На территории ОЭЗ реализуют проекты девять резидентов с заявленным объёмом инвестиций около 3,5 млрд. рублей. Суммарный объём инвестиций, вложенных частными компаниями в инфраструктуру, составляет 54 млн. рублей.

«Антирейтинг» должников

«Барнаульский Водоканал» первым среди сибирских ресурсоснабжающих предприятий присвоил рейтинги управляющим компаниям, с которыми работает. Главный критерий рейтинга — размер дебиторской задолженности УК перед водоканалом. Шкала присвоения рейтинга, разработанная «Барнаульским Водоканалом», включает в себя несколько критериев оценки деятельности УК: размер дебиторской задолженности, количество домов в управлении, период задолженности. УК с наименьшей дебиторской задолженностью получили рейтинг «Ааа+», а с наибольшей – «Z». Таким образом, список достойных открыли ООО «УК «Город», УК ООО «Мой дом – Затон», ООО «Комм-Сервис», ООО «Вира», УК ООО «Инициатива». Наименее же благонадежными показали себя ООО «Мой Дом», ООО «ИУК «СВОЙ ДОМ», ООО «БГУК «Родной Барнаул», ЖЭУ–30 МУП Бар-

наула и ЖЭУ–20. Однако у барнаульцев есть возможность сравнить рейтинг «Барнаульского Водоканала» с рейтингом УК (за первое полугодие 2009 года), опубликованным мэрией Барнаула. Здесь критериями оценки явились: количество жалоб от населения; количество заявок, выполненных с нарушением нормативного срока; количество аварий; сбор платежей с населения за ЖКУ; просроченная кредиторская задолженность. Любопытно, что, например, аутсайдер рейтинга водоканала МУП «ЖЭУ № 30» является лидером в Индустриальном районе.

Лидер списка «Барнаульского Водоканала» ООО «УК «Город» (уровень дебиторской задолженности – 85,6 тыс. рублей) оценил факт появления рейтинга водоканала как важное и сугубо положительное явление для барнаульского рынка ЖКХ. Другие участники рейтинга «Барнаульского Водоканала» считают его некорректным. «Понятно, что УК несут ответственность; тем не менее приписывать все УК некорректно. Далее: сумма, выставленная водоканалом УК, неоправданно завышена. На самом деле мы должны не 2,9 млн., а 700 тыс. рублей – ведь водоканал приписал нам долги жителей, которые возникли еще до перехода домов под наше управление», – говорит директор ООО «Прогресс Плюс» (36-е место) Валентина Девейлер.

Другие городские водоканалы сибирских муниципалитетов не спешат повторить опыт барнаульской компании. «Мы ограничиваемся публикацией на сайте «черного списка» УК-должников. Это эффективная работа, количество дебиторской задолженности УК перед нашей компанией сокращается», – говорит ведущий специалист по связям с общественностью ОАО «ОмскВодоканал» Владислав Козлов. «Подобных рейтингов мы не составляем и не планируем этого делать. Пытаемся решать все проблемы в рабочем порядке, не вынося их на публичное обсуждение», – отмечает и начальник отдела по связям с общественностью МУП «Горводоканал» (Новосибирск) Лариса Тучина.

(по материалам газеты «Континент-Сибирь»)

Омская область



В Омске проводят некачественный капремонт

Почти 50% работ выполнены недобросовестно. Это мужественно признают и сами подрядчики, и городминистрация. Похоже, что гонка за количеством и сроками выйдет омичам боком.

На очередном заседании рабочей группы, контролирующей ход капитального ремонта в Омске, в который раз встал ребром вопрос о срывах графиков проведения работ. Но еще большее недоумение вызывает информация об их качестве. По признаниям самих сотрудников мэрии, в 50% случаев работы проводятся некачественно. «Сейчас подрядчики очень активно сдают виды работ комиссиям, но в половине случаев возникают претензии, – говорится в официальном сообщении городского управления информационной политики. – В результате подрядным организациям приходится устранять недостатки, тем самым отодвигая сроки сдачи». Подтверждают это и сами подрядчики. К примеру, начальник СМУ-13 Олег Золотарев признал, что его организация уже не раз нарушала графики проведения капитального ремонта из-за проблем с качеством. Подрядчики в срок не укладываются, в итоге администрация города устанавливает новые сроки сдачи работ. «К 20 октября должно быть выполнено 90% работ», – заявил глава Омска Виктор Шрейдер.

В Омской области в социальное и инженерное обустройство села в 2009 году вложат 400 млн. рублей

По данным регионального Минсельхозпрода, около 285 млн. рублей будет освоено за 9 месяцев текущего года в рамках реализации мероприятий по социальному обустройству села. Эти средства позволят проложить более 100 км газовых сетей, из которых 52 км введено в эксплуатацию. С начала года введено в строй свыше 19 тыс. кв. м жилья. Всего в этом году в социальное и инженерное обустройство села предполагается вложить 400 млн. рублей из всех источников финансирования. Омская область успешно участвовала в федеральном конкурсном отборе пилотных проектов комплексной компактной застройки сельских поселений. На конкурс был выставлен проект застройки села Черноморка Полтавского района. Всего дополнительно на развитие социальной и инженерной инфраструктуры было привлечено более 150 млн. рублей из федеральных средств. За 4 года в реализацию программы вложено более 5 млрд. рублей бюджетных и внебюджетных средств. Государственную поддержку на строительство и приобретение жилья получили 1850 сельских семей. В рамках программы построены социальные объекты, введено в эксплуатацию более 700 км уличных распределительных газовых сетей, 120 км поселковых водопроводов, 130 новых водоисточников из подземных вод, 190 сел было охвачено работой по благоустройству и улучшению состояния сельских внутрипоселковых дорог.

Новосибирская область



Специалисты обсудили проект реконструкции городской транспортной инфраструктуры

Архитектурно-градостроительный Совет Новосибирска обсудил проект развития улично-дорожной сети Новосибирска. Его реализация позволит улучшить пропускную способность основных транспортных магистралей города и автомобильных мостов через Обь.

Концепцию генеральной схемы развития улично-дорожной сети Новосибирска разработали сотрудники ЗАО «НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры» г. Санкт-Петербурга по заданию МБУ «Управление дорожного строительства». В частности, предлагаемая адресная программа строительства и реконструкции дорожных объектов на период до 2015 года с прогнозом до 2030 года предусматривает создание опорной сети магистралей, в том числе формирование системы магистральных дорог скоростного, непрерывного и регулируемого движения, строительство внеуличных пешеходных переходов, реконструкции улично-дорожной сети в зоне городского центра, формирование магистральной сети в периферийных районах и в районах новой застройки и др. Часть предлагаемых мер уже осуществляется или запланирована на ближайшую перспективу. В частности, это строительство первой очереди третьего автомобильного моста через Обь, двухуровневой транспортной развязки на Южной площади, продолжение ул. Волочаевской до ул. Выборной, продление ул. Объединения до 5 и 6 микрорайонов, что позволит связать с центром города отдаленные жилые массивы, а также модернизация Бердского шоссе в трассу непрерывного движения.

Новосибирские УК пронумеровали

Мэрия Новосибирска опубликовала первый рейтинг управляющих многоквартирными домами (за первое полугодие 2009 года). Результаты несколько удивили экспертов. Так, одна из



ООО НПФ «Арт Бест Кул»

КОНДИЦИОНЕРЫ

от бытовых до промышленных и мультизональных систем, кондиционеры со встроенной приточно-вытяжной вентиляцией, генератором кислорода, с функциями ионизации и подмеса свежего воздуха, УФ-лампами, с низкотемпературной доработкой до -40°C



ВЕНТИЛЯЦИЯ

и вентиляционное оборудование, увлажнители, осушители и очистители воздуха, воздушное отопление



ВОЗДУХОВОДЫ

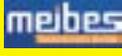


ПРИТОЧНО-ВЫТЯЖНЫЕ УСТАНОВКИ С РОТОРНЫМ РЕКУПЕРАТОРОМ



ОТОПЛЕНИЕ, ГОРЯЧЕЕ И ХОЛОДНОЕ ВОДОСНАБЖЕНИЕ, ТЕПЛОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Завесы, пушки (газовые, дизельные и электрические), конвекторы, теплые полы, инфракрасные и световые обогреватели, котлы (газовые, электрические), универсальные насосные группы Meibes, гибкий гофрированный трубопровод из нержавеющей стали KOFULSO, трубопроводы нового поколения из хлорированного поливинилхлорида (ХПВХ)





Аделант



KOFULSO



РЕВОЛЮЦИОННЫЙ ТРУБОПРОВОД

ТРУБОПРОВОДЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ИЗ ХЛОРИРОВАННОГО ПОЛИВИНИЛХЛОРИДА (ХПВХ)

ПРОДАЖА, ИЗГОТОВЛЕНИЕ, МОНТАЖ, НАЛАДКА, ПРОЕКТИРОВАНИЕ, ТЕХНИЧЕСКОЕ И СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

644042, г. Омск, пр. К. Маркса, 36
 тел.: (3812) 272-999, 274-999, факс (3812) 31-88-90,
 моб. 8-923-685-55-00, ICQ 204859663
 e-mail: abc272999@yandex.ru www.abc-climat.ru

крупнейших организаций на этом рынке – УК «СПАС-Дом» (жилой фонд, находящийся в управлении, – 3 млн. кв. м) – заняла лишь 14-е место. Лидером же среди УК было признано ООО «Петер Дуссмани-Восток», в управлении которого находится около 500 тыс. кв. м жилья. Впрочем, чиновники говорят, что только две из 11 компаний представили для рейтинга достоверную информацию.

Наименование УК	Сумма всех мест	Место среди всех УК в рейтинге
«Петер Дуссманн - Восток»	85	1
«УК ЖК Октябрьского района»	199	2
«СибирьЭнерго - Комфорт»	226	3
«ЖКХ ННЦ СО РАН»	268	4
«Уют»	269	5
«УК Каскад»	294	6
«Локомотив»	300	7
«ДОСТ-Н»	302	8
«УКЭЖ «Сибирская инициатива»	308	9
«Жилфондсервис»	351	10
«ЖЭК «Тихвинская»	423	11

Рейтинг организаций, осуществляющих деятельность по обслуживанию и управлению многоквартирными домами в Новосибирске. Группа «А»

Оценка организаций, осуществляющих управление многоквартирными домами, проводилась по 23 показателям. По 13 из них информацию представили сами управляющие

компания. Группа «А» – компании, предоставившие информацию, и группа «Б» – те, кто информацию не предоставил.

Опрошенные «КС» УК очень высоко оценили появление данного рейтинга. «Рейтинг в первую очередь необходим собственникам жилья – он помогает понять, что собой представляют компании, которые их обслуживают», – говорит генеральный директор ООО «Петер Дуссманн-Восток» Ольга Каримова. В УК «СПАС-Дом» удивились, узнав, что их организация оказалась в группе «Б». «Мы всегда предоставляем в мэрию всю требуемую информацию. Не сообщаем лишь размер заработной платы наших сотрудников, но эта цифра не является критерием оценки деятельности УК, – говорит заместитель генерального директора УК «СПАС-Дом» Андрей Харланов. – Впрочем, с учетом того, что у нас около 400 ветхих и аварийных домов и мы были оштрафованы рейтинговой комиссией за недостоверность информации, у нас хороший результат. Если б не такой тяжелый фонд, мы бы, бесспорно, заняли первое место. Например, сегодня нам первым на этом рынке выдали акт готовности к отопительному сезону!»

(По материалам газеты «Континент-Сибирь»)

Тепловой удар

Эффект разорвавшейся бомбы произвело в Новосибирске известие о необходимости выплатить 617 миллионов рублей ОАО «СибирьЭнерго», начисленные задним числом за потребленные в прошлом году тепло и горячую воду. В бизнес-кругах подозревают, что, опутав долгами управляющие компании, энергетики стремятся отхватить новые доли рынка ЖКХ.

Департамент ЖКХ мэрии Новосибирска вместе со специалистами ОАО «СибирьЭнерго» и управляющих компаний с мая 2009 года выработывал компромиссное решение. В итоге сумма 617 миллионов рублей была признана обоснованной: 40% долга планировалось погасить из городского бюджета, 60% оплачивали бы сами горожане. Выплаты составили бы примерно от 1 до 4 тысяч рублей на семью до конца года.

Первый вице-мэр Андрей Ксензов признался, что считает действующие нормативы оплаты за тепловую энергию заниженными – из-за чего и возникает такая большая разница. Депутат Дмитрий Асанцев привел пример с конкретными домами: одинаковые пятиэтажные «хрущовки» в Кировском районе – одна платит за тепловую энергию по нормативам 720 тыс. рублей в год, другая, в соответствии с показаниями установленного теплоизмерительного счетчика, – только 484 тыс. рублей. Судя по этим данным, нормативы не занижены, а скорее завышены раза в полтора.

По информации пресс-службы ОАО «СибирьЭнерго» фактический объем потребления тепловой энергии предъявлялся управляющим организациям в каждом месяце 2008 года. Задолженность управляющих организаций возникла из-за разницы между начислением гражданам по нормативам и стоимостью фактически потребленной тепловой энергии. «В январе следующего года управляющие организации обязаны возместить вышеуказанную разницу. То есть сумма была известна коммунальщикам еще в прошлом году, весной происходит только сверка показателей, после чего УК производит перерасчет, – пояснили в пресс-службе компании. – Кроме того, непонятно сомнение относительно корректности и правомерности начислений управляющим организациям в 2008 году, так как начисления проверялись рабочей группой при департаменте энергетики с января по июнь 2009 года. И к корректировке начислений населению управляющие организации подошли с полностью выверенными цифрами».

Энергетики добавляют, что зима 2008 года действительно оказалась более холодной, чем аналогичный период 2007 года, на 1,3 градуса. «Роста отпуска тепловой энергии в 2008

году по отношению к 2007-му по жилому фонду выше на 322 тыс. Гкал., или в денежном выражении на 209 млн. руб. (в тарифах 2008 года), – говорят в пресс-службе. – Отпуск тепловой энергии станциями и котельными ОАО «Новосибирскэнерго» осуществляется в строгом соответствии с температурным графиком, согласованным с мэрией г. Новосибирска, и находится под ежесуточным контролем со стороны ОАО «СибирьЭнерго», ОАО «НГТЭ» и департамента энергетики и ЖКХ».

Один из представителей рынка коммунальных услуг на условиях анонимности сообщил, что его компания не намерена взимать с потребителей сумму, образовавшуюся в результате перерасчета. «Энергия, указанная в нормативах, действительно не всегда соответствует фактической нагрузке, отпущенной на дом. Корректировка может быть в сторону увеличения или уменьшения. Например, «Томскэнерго» по итогам прошлого года вернуло населению города порядка 180 млн. рублей. Население Томска – около 500 тыс. человек. В Новосибирске полтора миллиона жителей, и температурные условия примерно такие же, выходит, что сумма возврата со стороны «СибирьЭнерго» должна быть еще больше, – сообщил он. – А получается наоборот. Сложившаяся ситуация способна спровоцировать передел рынка ЖКХ».

Как подобные дела обстоят в соседних регионах? В Кемерово, где норматив потребления на отопление существенно выше, чем в Новосибирске, – на 36,2% (0,0290), – необходимости в дополнительных перерасчетах не возникает. «У нас утверждены тарифы на весь год, согласно которым мы и оплачиваем тепло и горячую воду. Повысить тарифы на тепло в одностороннем порядке энергетики не могут», – сообщил зампредела горсовета Кемерово Вячеслав Лозинг.

В Омске нормативы потребления на отопление еще ниже, чем в Новосибирске, – 0,0209 (на 1,9%). Однако, как сообщила пресс-служба департамента жилищной политики администрации Омска, в городе несколько десятков поставщиков тепла, а перерасчет по теплу осуществляет лишь одна генерирующая компания. Причем не самая крупная. Один из самых крупных поставщиков тепла – ТТК-11, – напротив, на протяжении последних лет не предъявлял потребителям дополнительных счетов, так называемой «тринадцатой квитанции».

Р. S. 17 сентября мэр Владимир Городецкий объявил, что новосибирцам не придется оплачивать дополнительные счета за тепловую энергию. Энергетикам компенсируют затраты из городского и областного бюджетов.

(По материалам газеты «Континент-Сибирь»)

Начальники шести ЖЭУ Новосибирска сдали экзамены

Проверка теоретических знаний начальников жилищно-эксплуатационных участков проводится в рамках первого городского конкурса «Лучший по профессии в сфере ЖКХ за 2009 год».

В конкурсе принимают участие работники по следующим номинациям: лучший начальник жилищно-эксплуатационного участка, лучший электромонтер, лучший слесарь-сантехник, лучший дворник дворовой территории. Участникам городского конкурса необходимо продемонстрировать знания законодательства, правил предоставления коммунальных услуг, СНиП «Жилые здания» и пр. Кроме того, будут оцениваться ведение документации, наличие договоров управления и теплоснабжения, подготовка жилого фонда к отопительному сезону, санитарно-техническое состояние многоквартирных домов и придомовых территорий, освещение лестничных клеток и бытовых помещений, а также состояние приборов, инвентаря и оборудования, закрепленных за участниками. Победители будут награждены Почетными грамотами мэрии, а также денежными призами: за 1 место – 20 тысяч рублей, за 2 место – 15 тысяч рублей, за 3 место – 10 тысяч рублей.

Итоги городского конкурса будут подведены к 3 декабря.

Тюменская область



Энергобаланс региона необходимо диверсифицировать

24 сентября во всех муниципальных образованиях области начат отопительный сезон. Об этом заявил губернатор региона Владимир Якушев во время видеоконференции «О ходе подготовки организаций электроэнергетики и предприятий ЖКХ к работе в осенне-зимний период 2009-2010 годов», которую провел 5 октября Председатель Правительства РФ Владимир Путин.

«К предстоящему отопительному сезону мы подготовили почти 30 миллионов квадратных метров жилищного фонда. Все инженерные коммуникации региона полностью готовы к работе в зимних условиях», – отметил он. В Тюменской области к началу отопительного сезона создан сверхнормативный запас топлива. В регион завезено 188% от нормативного 45-суточного запаса угля (14 тысяч 262 тонны) и 178% от нормативного 30 суточного запаса нефти (788 тонн).

На особом контроле региональной власти находится ситуация с расчетами за топливно-энергетические ресурсы. Несмотря на рост цен на энергоносители, объем просроченной задолженности за потребленные ресурсы в сентябре этого года на 10 млн. 100 тыс. рублей ниже, чем за аналогичный период прошлого года. В сентябре 2009 года задолженность снизилась на 20,7% и составила 22 млн. рублей. (Более половины задолженности – долги предприятий, не оказывающих в настоящее время ЖКУ).

Заседание областной межведомственной комиссии по тарифной политике в ЖКХ

2 октября заместитель губернатора Тюменской области Сергей Дегтярь провел очередное заседание областной межведомственной комиссии по тарифной политике в коммунальном комплексе. В настоящее время перед правительством Тюменской области стоит задача эффективного реформирования коммунального комплекса посредством привлечения и повышения роли внебюджетных источников финансирования инвестиций и снижения издержек производства. В связи с этим Сергей Дегтярь в своем выступлении представил модель поэтапного ухода от бюджетного финансирования в сфере коммунальных услуг на период 2010-2015 гг., разработанную с учетом снижения издержек предприятий ЖКХ в услугах водоснабжения и водоотведения и роста инвестиционной составляющей в тарифах.

Особое внимание уделено развитию программного обеспечения тарифного и ценового регулирования. Департаментом тарифной и ценовой политики Тюменской области с 2006-2007 гг. успешно используются в работе программно-аналитический комплекс «Расчет регулируемых цен (тарифов)» и Единая информационно-аналитическая система «ФСТ – РЭК – Субъекты регулирования» (ЕИАС ФСТ России). Основной задачей текущего года в этом направлении является подключение к ЕИАС максимального количества муниципальных образований с целью обеспечения защищенного и оперативного электронного документооборота между Федеральной службой по тарифам, органами исполнительной власти и местного самоуправления Тюменской области.

Нефтегазовая конференция стала рекордной по числу участников

В тюменском технопарке прошла 7-я международная академическая конференция «Состояние, тенденции и проблемы развития нефтегазового потенциала Западной Сибири». На конференцию съехались специалисты из более чем 100 научно-исследовательских и проектных институтов с разных концов России.



- ЗАТВОРЫ
- ФИЛЬТРЫ
- ЗАДВИЖКИ
- ОТВОДЫ
- ФЛАНЦЫ
- КРАНЫ

Только сертифицированная продукция ведущих производителей
Наличный и безналичный расчет

Россия, 644065, г. Омск, ул. Нефтезаводская, 50/1, офис 25
Тел\ факс: (3812) 67-31-59, 67-31-81
E-mail: armsnab72@bk.ru, www.armsnab-om.ru

Директор департамента недропользования и экологии Тюменской области Сергей Прозоров в числе актуальных задач назвал повышение эффективности разработки месторождений. «Более 50% месторождений Тюменской области не осваивается, много вопросов и к тому, как происходит освоение – на некоторых участках не применяются методы повышения нефтеотдачи, не выполняются проектные решения», – посоветовал чиновник. Кризис серьезно отразился на работе ТЭК, признал он. Резко сократились объемы сервисных работ, пострадали научно-исследовательские, конструкторские, геологоразведочные работы. Правда, правительство Тюменской области старается нивелировать последствия кризиса, заключаются соглашения о социально-экономическом сотрудничестве с компаниями, пошла в трубу большая нефть Увата.

Развивается на юге области переработка углеводородов – в 2010 г. будет запущена вторая очередь Антипинского НПЗ, на новой площадке начнет работу Тюменский завод пластмасс.

Заместитель председателя Тюменской областной Думы Сергей Холманский отметил необходимость совершенствования налоговой базы для стимулирования процесса поиска и добычи сырья. Он рассказал, что в 2009 году доходы областного бюджета увеличатся на 22,4 млрд. рублей и составят 80 млрд. руб. Расходы увеличатся на 20,7 млрд., до 111,3 млрд. руб. Источники погашения дефицита бюджета – переходящие остатки и профицит, сложившийся в ходе исполнения областного бюджета в первом полугодии 2009 года. Исходя из этого, планируется возобновить действие трех целевых долгосрочных программ: по развитию инвестиционной и внешнеэкономической деятельности, развитию минерально-сырьевого и топливно-

энергетического комплекса и по развитию туризма. Эти программы были приостановлены в начале года из-за кризиса.

Наиболее острым вопросом бюджетного законодательства является изменение порядка перечисления налога на добычу полезных ископаемых, напомнил Холманский. Теперь НДС будет полностью перечисляться в федеральный бюджет. Между тем за счет этого налога формируется более 30% доходной части бюджета Тюменской области.

Руководитель Уралнедра Сергей Рыльков отметил, что УФО – один из динамично развивающихся регионов России, где добывается большая часть нефти и газа. Более 6 млрд. выделяется из федерального бюджета на геологоразведочные работы на углеводородное сырье. Из этой суммы не более 1 млрд. расходуется на УФО. Коротко характеризуя ситуацию в округе, Рыльков расска-

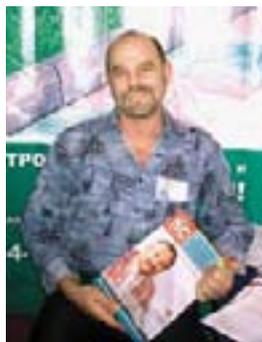
зал, что по состоянию на 2009 год на территории округа открыто около 700 месторождений. Основные держатели лицензий – это вертикально-интегрированные компании. Помимо них действуют еще 135 мелких компаний-недропользователей. Всего выдано 689 лицензий на право пользования недрами на углеводородное сырье. Если добавить лицензии по твердым ископаемым, то получится 6541 лицензия, это второе место по России. 90% поисковых работ в округе финансируется за счет недропользователей. По словам Сергея Рылькова, недавно в Роснедра обсуждались планы по геологоразведке на 2010 год. По УФО было утверждено 19 новых объектов, 24 объекта были признаны резервными, 4 объекта отклонены. На геологическое изучение Уралнедра предложили программу на 3 млрд. руб., предварительно она одобрена на 2,8 млрд. руб., окончательные цифры еще не утверждены.

Корпоративные события

Журнал «КС» на Южном Урале

Редакция журналов «КС» и «Архитектура и строительство» (Издательский дом Сорокиной, г. Омск) приняла участие в 15 межрегиональной выставке «Стройкомплекс-2009. Дорожное строительство. Коммунальное хозяйство», проводимой ВЦ «Восточные ворота» при поддержке Министерства строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области и администрации г. Челябинска. Омские

межрегиональные издания получили высокую оценку участников выставки, были налажены перспективные контакты с профильными предприятиями Урала.



Москвичи добывают электроэнергию из канализации

На Курьяновских очистных сооружениях в Москве решили вопрос экономии электроэнергии: за год предприятие почти в половину сократило издержки по закупке электричества у Мосэнерго. Ценный ресурс КОС научились добывать самостоятельно, внедрив дорогостоящий инвестиционный проект. На базе очистных сооружений построили автономную мини-теплоэлектростанцию. В качестве основного ресурса для производства энергии используется сырье из канализационных стоков. В процессе многоступенчатой очистки сильно пахнущее сырье сначала отстаивают под открытым небом. Образовавшийся осадок концентрируется уже в закрытых резервуарах, где он несколько дней бродит при температуре 54 градуса. Под воздействием тепла выделяется биологический газ, который отделяют от сероводорода, излишней влаги и кремнесодержащих веществ. Полученный биогаз с очистных сооружений транспортируется по герметичным трубам в помещение ТЭС и используется как топливо для получения электроэнергии. ТЭС работает на 20-поршневом моторе, принцип его действия схож с двигателем внутреннего сгорания авто, только вместо бензина биогаз. Мощность мини-ТЭС составляет 10 мегаватт. Инвестиционный проект обошелся разработчикам в 29 миллионов евро и окупится не ранее, чем через 15 лет.

Созданы суперлампочки стоимостью менее 3\$ со сроком службы 60 лет

Гонка разработчиков альтернативных источников света, похоже, увенчалась созданием суперлампочки, которая может сменить не только лампы накаливания, но и флюоресцентные лампы дневного света. Разработку твердотельных ламп стимулировало правительство США, посулившее приз в размере 20 млн. долл. разработчикам, которые первыми представят решение, удовлетворяющее жесткому набору требований. Как утверждается, исследователи из Кембриджского университета смогли преодолеть основные недостатки мощных светодиодов – высокую цену и сложность, связанные с работой при больших токах, необходимых для обеспечения высокого КПД. По расчетам исследователей, новый источник будет стоить в серийном производстве 2,85 доллара за штуку. Это существенно меньше, чем ранее. Снизить цену удалось за счет применения в качестве материала подложек не дорогостоящего сапфира, как это имело место до сих пор, а более дешевого соединения кремния. Новый светодиод излучает свет, напоминающий свет лампы дневного света, и сохраняет работоспособность в течение 60 лет. По КПД новинка втрое превосходит лампы дневного света, и в 12 раз – лампы накаливания. Важной особенностью является моментальное включение, устраняющее неприятную задержку, характерную для экономичных ламп дневного света.



От всей души поздравляю вас с одним из самых важных для нас профессиональных праздников – Днем работника дорожного хозяйства!

Наверное, нет нужды говорить о важности и необходимости нашей работы – ведь о качестве жизни, состоянии и развитии населенных пунктов и городов в первую очередь судят по количеству и качеству дорог, благоустройству пространства.

Подводя к празднику некоторые итоги, нам приятно осознавать, что группа компаний «СибДор» и «Престиж» – играют весьма существенную роль в преобразении Омска, города-сада, славного своими многолетними традициями благоустройства и дорожного строительства. Полученные результаты – плод усилий очень многих специалистов и организаций. Поэтому мы особенно благодарим и поздравляем наших

хороших партнеров: Министерство строительства и ЖКК Омской области, администрацию г. Омска, администрации Советского и Кировского округов г. Омска, МП «ДРСУ № 2», ЗАО «Стройсервис», ОАО «Омскгоргаз», ГУОО «АЖС», ООО «Миллениум», ОАО «ОмскВодоканал», ООО «ПКФ «Престиж», ТРК «Казачий рынок», ООО «СФ «Атлантис», ЗАО «Сибирьэнерго-Комфорт» (филиал в г. Омске) и др.

Желаем процветания, здоровья и новых дорог!

С уважением, директор ООО «СибДор» и ООО «СФ «Престиж»
Лазарь Агванович ПОГОСЯН

Твердая опора под ногами!

Группа компаний «СибДор» и «Престиж» (далее - «СибДор») – это современные, динамично развивающиеся специализированные организации по комплексному строительству, ремонту и обустройству магистралей городского значения, корпоративных территорий, жилых микрорайонов и дворов, а также – производству сопутствующих материалов для дорожного строительства.

На данный момент «СибДор» располагает собственной производственной базой, складами, парком специальной высокотехнологичной дорожной техники. За прошедшие шесть лет компания выполнила масштабные работы по реконструкции магистралей общегородского значения: ул. Герцена, Орджоникидзе, 10 лет Октября, и дорожно-благоустроительные работы у многих знаковых объектов Омска: КДЦ «Кристалл», крытого стадиона «Красная звезда», ТРК «Казачий рынок», нового исторического архива Омской области, Омской крепости. Территории многих детских школ и общеобразовательных учреждений преобразились также благодаря профессионализму сотрудников компании.

ООО «СибДор» ежегодно участвует в тендерах и конкурсах, проводимых Департаментом муниципального заказа Администрации города Омска и Министерством строительства и ЖКХ Омской области. Работа компании, качественно выполняемая в срок, отмечена многочисленными наградами. Благоустройство жилых территорий – важная и ответственная часть в деятельности компании. Только в этом году, участвуя

в городской Программе благоустройства дворовых территорий, ООО «СибДор» отремонтировало 480 тыс. кв. метров дорожного покрытия и тротуаров. В активе компании – комплексное благоустройство пешеходной зоны, реставрация фонтанов и строительство спортивных площадок микрорайона «Заречный», пешеходных бульваров в 3-м и 5-м микрорайонах Левобережья, пешеходной зоны пр. Мира, благоустройство территории Сквера Молодоженов в гор. Нефтяников.

Успех не приходит сам по себе. Это напряженная ежедневная работа всего высокопрофессионального коллектива организации, в котором трудится более 90 человек. Многие из сотрудников работают с первых дней образования компании, имеют высшее профессиональное образование и многолетний колоссальный опыт работы в дорожной сфере.

Этому сопутствует и постоянное обновление и модернизация оборудования и машин, внедрение новых технологий и материалов, расширение производства строительных и дорожных материалов. В частности, производственная база «СибДор» оснащена современным автоматическим передвижным комплексом



Благоустройство мкр. № 3 ЛБИ

ZENITH (модель Super 100), позволяющим производить бордюрные камни, тротуарную плитку, коллекторные колодцы, элементы садово-парковой архитектуры – с предельно высоким качеством и абсолютной геометрией.

В планах компании – увеличение объемов выпускаемой тротуарной плитки и бордюров, асфальта высокого качества и приобретение техники по намыванию и перевозке песка.

Приглашаем государственных, муниципальных и корпоративных заказчиков, управляющие компании и ТСЖ к плодотворному сотрудничеству!

Давайте сделаем этот мир лучше и чище!



ООО «СибДор»
ООО «СФ «Престиж»
Россия, 644035, г. Омск,
тр. Красноярский, 123
Приемная: (3812) 69-91-13
Тел./факс: (3812) 62-07-56
Диспетчерская: (3812) 26-79-50
Отдел продаж: (3812) 26-79-16
E-mail: sibdor2004@mail.ru



Дорожное строительство Урала и Сибири 2009

Обзор по регионам

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

УТВЕРЖДЕНА ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ

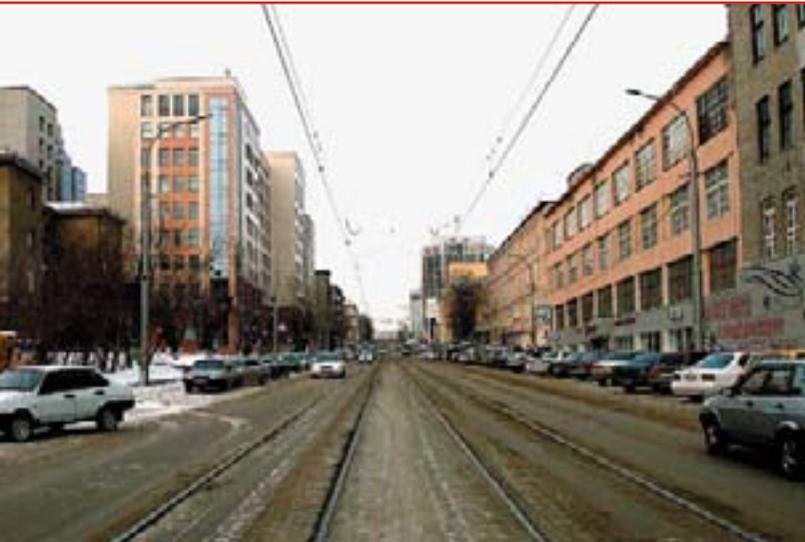
Правительство Омской области в среду, 9 сентября, утвердило долгосрочную целевую программу «Модернизация и развитие автомобильных дорог Омской области (2010-2025 годы)», предусматривающую содержание, строительство и реконструкцию автотрасс, приобретение дорожно-строительной техники и оборудования. Программа, рассчитанная на 15 лет, будет стимулировать экономическое развитие региона и способствовать повышению конкурентоспособности товаров и услуг за счет снижения транспортных издержек. Кроме того, программа направлена на повышение уровня безопасности автомобильного движения. Реализация программы позволит реконструировать 352 км и построить 110 км автомобильных дорог. В эксплуатацию будут введены 15 мостовых переходов, а протяженность дорог с твердым

покрытием увеличится с 69% до 73% от общей их протяженности. В результате выполнения программы 150 населенных пунктов, не имеющих на сегодняшний день круглогодичного транспортного сообщения, будут связаны автомобильными дорогами с твердым покрытием. Общий объем финансирования программы в 2010-2025 годах за счет средств областного бюджета превысит 161 млрд. рублей.

Кроме того, планируется дополнительно привлечь субсидии федерального бюджета в объеме не менее 6,8 млрд. рублей. Значительный объем мероприятий в сфере развития сети автомобильных дорог в Омской области уже реализован в предыдущие годы. С 2006 по 2009 годы в рамках действующей на сегодняшний день программы из областного бюджета было направлено 3 млрд. 327 млн. рублей. За счет этих средств введено в эксплуатацию 77,7 км новых автомобильных дорог, 2 моста и путепровод, отремонтировано 21,7 км дорог регионального значения. Привлеченные дополнительные средства федерального бюджета составили 1 млрд. 152,6 млн. рублей.

С мира – по люку. Уникальная





НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

АНДРЕЙ КСЕНЗОВ: «ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ БИЗНЕС УЖЕ И ТАК ПОДДЕРЖАЛИ»

В условиях секвестированного бюджета Новосибирск получил значительно меньше средств на строительство дорог, чем ожидалось. Однако и то финансирование, которое сохранено, является немалым для региональных дорожно-строительных организаций. Кто может рассчитывать на доступ к госзаказу, о каких средствах идет речь и стоит ли ждать из Москвы решения о финансировании строительства третьего моста через Обь.

- Как отразилось секвестирование федерального бюджета на объемах дорожного строительства в Новосибирской области? Как обстоит дело с реализацией федеральных программ в регионе?

- Ожидали более существенного объема финансирования, но в связи с секвестром он снизился почти на 40%. Однако даже с учетом секвестированного бюджета на дорожное строительство Новосибирской области выделено 492,2 млн. рублей, из них городу – 333,7 млн.; и мы еще претендуем на дополнительное финансирование в рамках получения областью бюджетного кредита в объеме 68 млн. рублей на строительство и реконструкцию дорог. Из этой суммы порядка 40 млн., возможно, достанется Новосибирску.

- Между какими регионами и по какому принципу распределяют деньги?

- Отличие субсидирования этого года от прошлого в том, что со стороны региона требуется гораздо меньший объем софинансирования. В прошлые годы условия софинансирования были различны по субъектам РФ – 30/70, 40/60 или же 50/50 – в зависимости от уровня бюджетной обеспеченности. Нынешние требования к региону в плане софинансирования – лишь 5%.

- На что конкретно могут быть потрачены федеральные средства?

- Если говорить конкретно по Новосибирску, то есть крупные дорожные объекты, строительство которых продолжается с прошлого года. Прежде всего федеральное софинансирование будет направлено на завершение строительства эстакады по ул. Кирова. В целом в рамках проекта нужно освоить около 450 млн. рублей, из них 333,7 млн. – федеральные деньги, а остальные – средства городского бюджета.

На строительство метро предварительная сумма ассигнований согласно приказу Минтранса – 450 млн. рублей.

Что касается третьего моста через Обь, то на реализацию этого проекта федерального финансирования в текущем году не предусмотрено, а только наше – в объеме 354 млн. рублей; из них 100 млн. рублей вкладывает администрация области, а остальные средства – мэрия Новосибирска. Они расходуются на проведение проектирования и начало подготовительного периода строительства моста - подходы к нему на правом и на

КОЛЛЕКЦИЯ УТИЛИТАРНОГО ПРЕДМЕТА





левом берегу. Сейчас проект проходит экспертизу, рассчитываем завершить этот процесс в августе и тогда сможем объявить тендеры на первый этап работ.

- Есть ли шансы в следующем году получить федеральное финансирование на строительство моста?

- Надеемся, что в соответствии с соглашением, которое подписано между областью и Минтрансом, в следующем году финансирование моста запланировано по принципу 50 на 50, при этом из федерального бюджета будет выделено не менее 1 млрд. рублей.

Правда, ранее речь шла о большей сумме – 1,5 млрд. рублей из федерального бюджета при равном 50%-ном софинансировании со стороны города и области. Но во многом решение этого вопроса зависит от финансово-экономической ситуации в стране.

- Как вы оцениваете ситуацию в дорожно-строительной отрасли? Какие компании остались без заказов из-за сокращения вложений в дорожное строительство и реконструкцию?

- Крупные компании сейчас без заказов не останутся. Понятно, что объем этих заказов сократился примерно на 50%. Но не-

маловажно и то, что принято решение и выделены средства для строительства Северного обхода – это существенная поддержка для пула компаний, которые участвуют в данной стройке.

Понятно, что большинство фирм, ориентированных на дорожное строительство, не может перепрофилировать деятельность: кризис по ним ударил, частично сокращен персонал. Чтобы сохранить объемы работ, мы ввели новую норму – часть расчетов с подрядными организациями за выполненные в этом году заказы будет произведена в 2010 году. Исходя из этого решения мэра уже проведены торги и идут работы по данным заказам.

Когда в начале года составляли списки системообразующих предприятий и организаций, часть крупных дорожно-строительных компаний попала в списки на предоставление господдержки. И хотя далее никаких шагов не последовало, тем не менее считаю, что господдержка уже состоялась. То, что на федеральном уровне сохранены субсидии для строительства дорог, мостовых сооружений, - это и есть поддержка.

КОНКУРЕНЦИЯ ЗА ДОРОГИ

В условиях сокращения госзаказов конкуренция на рынке дорожного строительства обострилась. Одновременно с этим государство ужесточает требования к подрядчикам.

Поскольку основным заказчиком услуг «дорожников» является государство, то даже в текущих условиях крупным компаниям удается держаться на плаву, осуществлять строительство и ремонт дорог. Вместе с тем в последнее время государство решило ужесточить требования к подрядчикам, давая им знать, что при несоблюдении должного качества работ будет взыскивать с них деньги или требовать переделывать проблемные объекты.

По данным территориального управления автомобильных дорог (ТУАД) Новосибирской области, законом о бюджете Новосибирской области на 2009 год на дорожное строительство в текущем году ассигновано 3,88 млрд. рублей, что вдвое меньше, чем было выделено на эти цели в 2008 году. Программа работ на 2009 год включает в себя строительство 32,5 км автодорог на 12 объектах, в том числе за счет субсидий феде-

С мира – по люку. Уникальная коллекция утилитарного предмета





ПОЛИМЕРНЫЕ ЛЮКИ СМОТРОВЫХ КОЛОДЦЕВ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



Челябинская компания «СИМВОЛ» специализируется на производстве изделий из полимер-песчаных композиций. Они обладают исключительной водостойкостью, не подвержены воздействию плесени, устойчивы к слабым кислотам (кислотным дождям), имеют высокую прочность и повышенную ударостойкость, без последствий переносят резкие перепады температур и могут эксплуатироваться не менее 50 лет при температурах от -50°С до + 100°С.

Высокая стойкость к фотоокислительному старению и действию солнечных лучей обеспечивает полимерным изделиям прекрасный внешний вид и яркость на протяжении всего срока эксплуатации.

Коммунальным службам, сетевым компаниям и дорожным службам Урала и Сибири компания «СИМВОЛ» предлагает полимерные люки смотровых колодцев, изготавливаемые по ТУ-4859-001-82921764-2008. Они разработаны и согласованы с НИИ «УралНИИСтром», предназначены для использования во всех видах инженерных сетей, бытовой и производственной канализации, тепловой, газовой и городской кабельной сетях и имеют прочность не ниже прочности чугунных люков (ГОСТ 3634-99).

Основные характеристики полимерных люков:

- люк полимерный легкой серии – ЛЛП. Номинальная эксплуатационная нагрузка по ГОСТу – 1,5 тонны. Область применения: в зоне зеленых насаждений, на тротуарах, пешеходных зонах. Цена 1 298 руб.

- люк полимерный средней серии – ЛСП. Номинальная эксплуатационная нагрузка по ГОСТу – 12,5 тонны. Область применения: внутриквартальные дороги, автостоянки, тротуары и проезжая часть городских парков. Цена 1 534 руб.

Технология производства люков позволяет в момент смешивания компонентов добавлять различные термостойкие красители, что расширяет традиционные представления о люках смотровых колодцев как о стандартно коричневых и серых.

Полимерные люки весьма привлекательны тем, что они не представляют интереса для «любителей металлов» – их не принимают в пунктах приема металлолома. Этот немаловажный момент поможет сэкономить большое количество средств, которым найдется более достойное применение, чем ежегодная покупка новых чугунных люков взамен украденных.

ООО «СИМВОЛ»

г. Челябинск, ул. Сормовская, 13
Тел./факс (351) 282-93-38, моб. тел. 8-908-574-8060
E-mail: oosimvol2008@yandex.ru
www.simvol.price74.ru www.simvol74.ru

рального бюджета, а также ремонт 36 объектов протяженностью 51 км. За первое полугодие уже введено в эксплуатацию семь объектов протяженностью 16,6 км.

По словам участников рынка, по итогам первого полугодия 2009 года объем госзаказов сократился на 30-40% в сравнении с аналогичным периодом 2008 года, причем большая часть была урезана именно за счет нового строительства. Сейчас речь в основном идет о продолжении строительства и ремонта объектов, начатых ранее, в то время как реализация новых проектов откладывается. Вместе с тем такие ключевые и стратегические проекты, как, например, третий мост через Обь или строительство Северного обхода Новосибирска, не замораживаются.

«В целом по своей структуре рынок дорожного строительства относится к монополии, поскольку со стороны спроса существует один заказчик по каждому виду финансирования – федеральному, региональному, муниципальному. Соответственно, на каждом локальном рынке функционирует несколько крупных подрядчиков», – объясняет управляющий партнер DSO Consulting Сергей Дьячков. По его словам, рентабельность у компаний составляет не более 10%, что даже не достигает средней ставки по кредитам на строительство. «Поэтому и до кризиса эта отрасль не являлась процветающей, а на сегодняшний день у компаний имеются касовые разрывы», – отмечает Сергей Дьячков. Однако не стоит забывать о том, что построить дорогу в России все равно обходится в несколько раз дороже, чем, к примеру, в соседнем Китае.

Недавно Территориальное управление автомобильных дорог (ТУАД) Новосибирской области объявило об усилении контроля над выполнением подрядными организациями своих гарантийных обязательств по работам, сделанным в предыдущие годы. По словам начальника ТУАД Константина Громенко,

на 29 июля под гарантийными обязательствами с 2005-го по 2008 годы находится 345 объектов. «Мы выявили дефекты на 104 объектах. По данным объектам организациям были выданы предписания на устранение выявленных дефектов за счет собственных средств на общую сумму 20 млн. рублей. Полностью выполнены работы на 21 объекте на общую сумму 3 млн. рублей», – отметил Константин Громенко. При этом он подчеркнул, что существуют «не очень ответственные организации», которых ТУАД приходится, в том числе и в судебном порядке, принуждать к исполнению гарантийных обязательств.

Ситуация осложняется и тем, что мэрия стала использовать во взаимоотношениях с подрядчиками товарный кредит. По словам первого вице-мэра Новосибирска Андрея Ксензова, часть расчетов с подрядными организациями за выполненные в 2009 году заказы будет произведена в 2010 году. «В результате дорожно-строительные компании вынуждены сейчас брать кредиты на строительство, стоимость которых находится на уровне 20% годовых, а это лишает подрядчиков прибыли», – отмечает Сергей Дьячков.

Впрочем, иногда в условиях дефицита госзаказов на помощь дорожным компаниям приходят частные инвесторы – отдельные коммерческие компании, садовые общества и другие организации. По словам Льва Васильева, в финансовом плане работать по госзаказам «дорожникам» надежнее, чем по заказам частных инвесторов, но в текущих сложных условиях не приходится выбирать, тем более что частных заказчиков тоже порой непросто найти.

Наконец, крупные компании отрасли также спасает диверсификация деятельности. Некоторые компании занимаются строительством не только дорог, но и железнодорожных линий и плотин. ▷



«Мостострой-11»: соединяя время и пространства!

Коллектив одной из ведущих строительных компаний Ханты-Мансийского округа ОАО «Мостострой-11» поздравляет своих коллег, партнеров и инвесторов с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства!

Мы желаем вам процветания, здоровья, выдержки и сплоченности! Пусть наработанный опыт российских дорожников и мостовиков, репутация компаний и квалификация сотрудников позволяют с оптимизмом смотреть в будущее и брать новые профессиональные высоты!

Особенно мы хотим поздравить наших партнеров, с которыми «Мостострой-11» вел строительство мостового перехода «Красный дракон» через р. Иртыш вблизи Ханты-Мансийска, автодорожных мостов через р. Обь в Сургуте, р. Тобол у с. Иевлево, р. Иртыш у Тобольска, р. Юганская Обь у Нефтеюганска, четырех мостовых переходов через р. Тура в Тюмени.

А также коллег, с которыми на данный момент «Мостострой-11» строит мостовые переходы и путепроводы по федеральной трассе М4 «Дон» в Липецкой и Воронежской областях, через р. Вах на границе Югры и Томской области, транспортные развязки в Сочи.

Дорожникам России есть, чем гордиться! И это залог нашего успеха! Впереди у нас всех много большой, сложной и интересной работы!



**628408, г. Сургут
ул. Энергетиков, 26
Тел. (3462) 24-85-87
Факс (3462) 24-86-03
www.ms11.ru**

НА ПРАВЫХ РЕКЛАМЫ

«СИБМОСТ» ВОЗЬМЕТСЯ ЗА ПОДЪЕЗД

В Новосибирске подвели итоги тендера на выполнение работ по строительству подъездной дороги к строительной площадке правого берега с искусственными дорожными сооружениями и элементами обустройства по объекту «Мостовой переход через р. Обь по Оловозаводскому створу». Стоимость муниципального контракта составила 73 409,7 тыс. руб. и, по данным службы муниципального заказа, включила в себя оплату всех налогов и сборов, непредвиденные затраты, стоимость временных зданий и сооружений, затраты на разработку недостающей рабочей документации, страхование строительных рисков, затраты на выполнение работ по оформлению документации, необходимой для сдачи объекта в эксплуатацию.

В результате в конкурсе приняла участие только компания «Сибмост». Между тем участники рынка уже вовсю готовятся к основному и главному тендеру по этому объекту. 28 августа Управление дорожного строительства разместило заказ на выполнение строительно-монтажных работ по возведению третьего моста через Обь. Стоимость контракта составила 22,227 млрд. руб., а подведение итогов тендера состоится 2 ноября. Начало работ на объекте запланировано на 25 ноября 2009 года.

МЭР ПОБЫВАЛ НА ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКЕ ПО УЛ. КИРОВА

Объектом, на котором побывал мэр Владимир Городецкий, стала эстакада по ул. Кирова с подходами от ул. Воскова до ул. Выборной. «Строительство этого масштабного дорожного объекта, на возведение которого было затрачено более 1 млрд. 140 млн. рублей, будет завершено в середине октября, – под-

черкнул Владимир Городецкий. «Этот объект состоит из трех участков, – рассказал начальник МБУ «Управления дорожного строительства города Новосибирска» Юрий Алексеевский. – Строительство эстакады от ул. Воскова до ул. Выборной находится в стадии завершения. От ул. Воскова до ул. Автогенной продолжается реконструкция дороги – расширение проезжей части до 14 метров и обустройство трехметровых пешеходных тротуаров. Кроме того, ведется капитальный ремонт дорожного полотна от ул. Автогенной до ул. Никитина».

На данный момент выполнено устройство ливневой канализации протяженностью 1 600 погонных метров, установлены новые линии освещения, предусмотрены два светофорных перехода и троллейбусные линии, завершается комплексное благоустройство прилегающих территорий.

Приоритетные объекты дорожного строительства следующего года также определены. В планах – начало строительства третьего мостового перехода через Обь, сдача в эксплуатацию новой станции метро «Золотая нива», продолжение строительства транспортной развязки на Южной площади и объездной дороги по ул. Объединения.

ТЮМЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖКХ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ: РЕАЛИЗАЦИЯ ОБЛАСТНОГО ПЛАНА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В 2009 ГОДУ

В 2009 году на финансирование плана дорожных работ бюджетом Тюменской области запланированы расходы в размере более 8,5 миллиарда рублей. План дорожных работ включает в себя несколько статей расходов:



ИНСТИТУТ СИСТЕМОТЕХНИКИ

Создание средств безопасности дорожного движения

Институт системотехники на протяжении 35 лет является ведущим предприятием России, осуществляющим разработку средств обеспечения безопасности дорожного движения как в крупных мегаполисах, так и на улично-дорожной сети городов и поселков различного уровня автомобилизации в России и на территории СНГ. Увеличение более чем в 2 раза объемов заказов Института в этой области за последние годы – весьма красноречивое свидетельство все возрастающей его популярности.

Внедрение сотрудниками Института и модернизация автоматизированных систем управления дорожного движения (АСУ ДД) более чем в 138 городах (Екатеринбурге, Казани, Белгороде, Салехарде, Новоуральске, Сургуте и др.) обеспечивают снижение задержек транспорта на 20-30%, уменьшение экологически вредных выбросов на 5-7% и повышение скорости движения на 15-20%.

Институт одним из первых в России начал осуществлять разработку и внедрение комплексных схем организации дорожного движения (КСОД). Использование КСОД позволяет определять очередность мероприятий, направленных на создание оптимальной схемы ОДД и реконструкции улично-дорожной сети города, поэтому сегодня уже более двадцати городов используют КСОД в качестве долговременных программ развития дорожно-транспортного комплекса.

Приведение существующей информационной системы оповещения водителей об условиях движения в соответствие с действующими нормативными материалами (разработка проектов по дислокации дорожных знаков, ограждений и разметки на УДС) – традиционное направление деятельности Института, и актуальность его сегодня очевидна.

Россия, 644043, Омск, ул. Красный Путь, 101, оф. 403
т./ф.: (3812)33-15-45, 33-15-49
E-mail: omsis@bk.ru Http: omsis.ru

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ,
ПАРТНЕРЫ И СОРАТНИКИ,
РАБОТНИКИ ДОРОЖНОГО
ХОЗЯЙСТВА УРАЛА
И СИБИРИ!**



От имени коллектива Института примите в свой адрес наши самые искренние поздравления с профессиональным праздником!

От Владивостока до Калининграда десятки тысяч специалистов зачастую в труднейших погодных и геологических условиях делают свою работу, чтобы объединить дорогами бесконечные пространства нашей страны.

Дорожники России – проектные и подрядные организации, производители оборудования ОДД, федеральные и региональные власти обеспечивают непрерывное позитивное развитие автомобильно-дорожной отрасли. Накапливается опыт, расширяется международное сотрудничество, появляются прогрессивные материалы и технологии – и это все вместе непременно даст большой экономический и социальный эффект. Приятно осознавать, что дорожники полны желания работать и совершенствоваться!

Желаю вам здоровья, твердости духа и терпения в вашей благородной миссии!

П.И. ЗАВАДСКИЙ,

Генеральный директор Института системотехники,
Заслуженный машиностроитель РФ,
канд. техн. наук, доцент

- Выполнение комплекса работ по содержанию 8 954,2 км автомобильных дорог, 394 мостов, 300,7 км освещения дорог, мостов и путепроводов, а также устройство и содержание автотрасс и ледовых переправ на отдаленных труднодоступных территориях.

- В рамках работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и искусственных сооружений на них - строительство 136,610 км автодорог, 7 мостов общей протяженностью 371,605 п.м.

- В рамках работ по капитальному ремонту, ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений и иных зданий и сооружений – ремонт 195,102 км автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения на 52 объектах.

- В рамках мероприятий по повышению безопасности движения на автомобильных дорогах – работы по содержанию 24 светофорных объектов на областных автомобильных дорогах юга Тюменской области, запланированы работы по устройству площадки отдыха на автомобильной дороге, подъезд к д. Первомайская (Армизонский район).

- Выполнение проектно-изыскательских работ.

К наиболее значимым объектам дорожного строительства, ввод которых запланирован в 2009 году, можно отнести:

- Завершение строительства северного участка автомобильной дороги «Обход г. Тюмени» на участке п. Мелиораторов – ФАД «Тюмень – Ханты-Мансийск» (до конца текущего года, в рамках ОЦП «Сотрудничество», будут введены в эксплуатацию 8,787 км автомобильной дороги);

- Завершение строительства автомобильной дороги «Аромашево - Вагай», участок Полино – Ашлык – Вагай (Вагайский район) протяженностью 9,374 км (в 2008 году введено 3,0 км);

- Завершение строительства 7 мостов на областных дорогах.

На 2010 - 2012 годы запланировано завершить строительство автомобильной дороги «Ялуторовск – Ярково», участок Варвара – Староалександровка (Ярковский район, протяженность чуть более 15 км). Также планируется сдать в эксплуатацию после реконструкции автомобильную дорогу «Аромашево – Вагай», являющуюся дублером федеральной трассы «Тюмень – Ханты-Мансийск».

Ведутся работы по строительству продолжения областных автомобильных дорог с выходом на границу с Казахстаном.

Завершена подготовка документации для последующего строительства четырех транспортных развязок на пересечении с федеральными трассами:

- на пересечении автомобильной дороги «Голышманово – Аромашево» с федеральной автомобильной дорогой «Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск»;

- на пересечении автомобильной дороги «Шадринск – Ялуторовск – Ярково» с федеральной трассой автомобильной дорогой «Подъезд к г. Тюмени от автомагистрали М-51 «Байкал» (Исетский район);

- на пересечении автомобильной дороги «Ишим – Викулово» с федеральной автомобильной дорогой «Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск» (Ишимский район);

- на пересечении автомобильной дороги «Шадринск – Ялуторовск – Ярково» с федеральной автомобильной дорогой «Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск» (Ялуторовский район).

СЕВЕРНЫЙ ОБХОД ТЮМЕНИ СКОРО ДОСТРОЯТ

Частично разгрузить город от транспорта позволит завершение строительства северного участка на обходе Тюмени. ▸

Это произойдет осенью 2009 года, когда будет достроен участок автодороги «п. Мелиораторов – ФАД Тюмень – Ханты-Мансийск». Это последний участок северного обхода, после которого начинается восточный. В полном объеме разгрузить город смогут только после соединения этого участка с федеральной дорогой «Тюмень – Ханты-Мансийск».

На данный момент на первом пусковом комплексе – это автомобильная дорога протяженностью 6,2 км – завершены работы по устройству земляного полотна, щебеночного основания, нижних слоев асфальто-бетонного покрытия.

Первый объект, который посетили журналисты, – это развязка третьего пускового комплекса. По словам заместителя начальника управления автомобильных дорог по Тюменской области Андрея Ковалева, по нижнему уровню пройдет Велижанский тракт, по верхнему – северный обход Тюмени. Сейчас там выполнены щебеночные основания второго слоя, путепровод подготовлен под укладку асфальтобетона. В скором времени будет построено наружное освещение.

ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ

ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА 344 МИЛЛИОНА РУБЛЕЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Об этом сообщил на аппаратном совещании у главы региона на первый заместитель губернатора Владимир Дятлов. Всего в 2009 году на реализацию программы строительства и реконструкции дорог в области будет направлено 812,35 миллиона рублей, в том числе 428,5 миллиона рублей на эти цели выделено из областного бюджета. Кроме того, по распоряжению губернатора из областного бюджета предоставят дополнительно 72,5 миллиона рублей на субсидии муниципальным образованиям, из них 70 миллионов рублей получит Магнитогорск на реконструкцию улицы Цементной и 2,5 миллиона рублей на-



правлено Златоусту на проектно-испытательские работы по реконструкции улицы Грибоедова.

МНОГОУРОВНЕВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА В ЧЕЛЯБИНСКЕ БУДЕТ ВВЕДЕНА В НОЯБРЕ 2009 ГОДА

Строительство многоуровневой транспортной развязки на пересечении «Обхода Челябинска» с автомобильной дорогой М-51 будет закончено в ноябре текущего года, сообщили в областном министерстве строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства.

Строительство развязки велось с 2003 года при участии федерального бюджета. В 2008 году за счет средств Челябинской области начата реализация завершающего этапа проекта – строительства транспортной развязки в разных уровнях на пересечении «Обхода Челябинска» с автомобильной дорогой «Байкал» (М-51). В 2008 году на объекте было освоено 135,4 млн. рублей. В 2009 году на строительство многоуровневой транспортной развязки выделено 184,8 млн. из областного и 122 млн. – из федерального бюджетов. Таким образом, стоимость объекта превысит 442 млн. рублей. Общая протяженность развязки составляет 2,6 километра.

Юго-восточный участок объездной дороги, включая строящуюся развязку, станет связующим звеном между федеральными автомобильными дорогами «Урал» и «Байкал», между европейской частью России и Сибирью, Средним и Южным Уралом и Казахстаном.

Кроме перечисленных территорий, формирующих транзитные грузопотоки, в завершении строительства заинтересованы города-спутники Челябинска – Копейск, Коркино, Еманжельинск, объединенные многочисленными производственными связями. Особенно важна эта дорога для миллионного Челябинска. Транзитный транспорт – одна из причин чрезмерной загруженности городских магистралей.

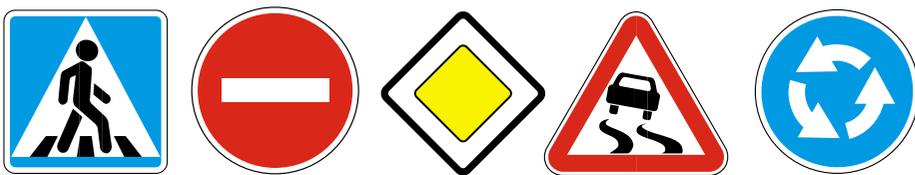
ХМАО-ЮГРА

С 15 НОЯБРЯ БУДЕТ ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА ПО ТРАССЕ ХАНТЫ-МАНСИЙСК – ГОРНОПРАВДИНСК

Подъезды входят в состав трассы Ханты-Мансийск – поселок Горноправдинск – автомобильная дорога «Тюмень-Ханты-Мансийск». 150-километровая автомагистраль обеспечит кратчайший выход транспорта из западной части округа на федеральную автомобильную дорогу «Тюмень – Ханты-Мансийск»: пробег машин до Тюмени сократится на 275 км. С наступлением устойчивых морозов будет открыто движение транспорта по трассе Ханты-Мансийск – Горноправдинск по временной схеме. Дорожники планируют разрешить проезд машин с 15 ноября по 15 апреля. Окончательный же ввод автодороги в эксплуатацию по постоянной схеме планируется в будущем году.

В СУРГУТЕ БЛИЗИТСЯ К ЗАВЕРШЕНИЮ СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО УЧАСТКА ЮГОРСКОГО ТРАКТА

В Сургуте близится к завершению строительство 4-километровой объездной дороги, призванной разгрузить трафик на улицах города. Дорожники заканчивают «примыкание» Югорского тракта с пересечением улиц Мелик-Карамова и Югорской. И уже в октябре автолюбители смогут оценить новую трассу и прокатиться по ней с ветерком, минуя городские пробки. Практически завершена установка опор освещения, устройства асфальтобетонного основания, ведется обустройство дороги. Верхний слой покрытия выполнили из щебеночно-мастичного асфальтобетона. Это новая и перспективная технология, которая теперь применяется и в Сургуте. Такое покрытие отличается повышенными сцепными качествами, высокой износостойкостью, долговечностью – провалы и колеи на нем не образуются. □



В.В. БЕРЕЩЕВ, директор ООО «СибВена»

ГЛАВНЫЙ ЗНАК

«Следуй за знаками, и они укажут истинный путь тебе»
«Алхимик», Пауло Козьло

Многие водители и автолюбители предпочли бы обходиться без некоторых дорожных знаков, например «кирпича» или знака ограничения скорости. Но знаки – неизменные спутники любого дорожного хозяйства, чаще всего призванные обезопасить наш непростой путь. И этот носитель важной информации должен отвечать жестким техническим требованиям долговечности и максимальной видимости. Поэтому производители дорожных знаков опосредованно несут ответственность за безопасность движения на дорогах.

Забываясь об информационном комфорте и безопасности участников движения, дорожные службы дополняют обязательные дорожные знаки знаками индивидуального проектирования: различными табличками, схемами проезда, указателями и информационными щитами. Большая потребность в подобной продукции существует и у других, бюджетных и коммерческих организаций. Также появилась тенденция создавать рекламные носители в качестве дополнительных дорожных знаков.

Современные дорожные знаки существенно отличаются от дорожных знаков прошлого, как количеством, так и качеством. Сегодня дорожные знаки изготавливают по специальной технологии, включающей обязательное покрытие световозвращающей пленкой. Такая поверхность делает дорожные знаки хорошо заметными даже в темноте, так как прекрасно отражает свет фар автомобиля и превращает дорожные знаки в светящиеся дорожные объекты.

Новосибирское предприятие ООО «СибВена», которое в следующем году отметит свой 15-летний юбилей, является производителем дорожных знаков в Сибирском регионе. Оборудование компании обеспечивает возможность изготовления:

- дорожных знаков всех типоразмеров, допустимых по ГОСТ Р 52290-2004, со световозвращающей поверхностью типов «А», «Б», «В»;
- столбиков сигнальных дорожных (ГОСТ Р 50970-96);
- знаков безопасности (ГОСТ Р 12.4.026-2001);

- знаков индивидуального проектирования (вкл. рекламно-информационные знаки – ГОСТ Р 52044-2003, знаки обустройства нефтегазопроводов, информационные таблички и плакаты);

- знаков перевозки опасных грузов (ГОСТ 19433-88);

- знаков навигационных (ГОСТ 26600-98).

На данный момент ООО «СибВена» выпускает знаки из черного металла с полимерным покрытием и оцинкованной стали с двойной отбортовкой.

Благодаря современному шелкографическому оборудованию и применению световозвращающей пленки ведущих мировых производителей (инженерной,

коммерческой, высокоинтенсивной, алмазной) предприятию удалось добиться высокого качества выпускаемой продукции. Знаки ООО «СибВена» хорошо различимы в любое время суток, помогают ориентироваться участникам дорожного движения в сложных ситуациях, а также, думается, оказывают влияние на снижение количества ДТП.

В зависимости от типа пленки ООО «СибВена» дает гарантию на свою продукцию от 2 до 7 лет.

Партнеры и заказчики ООО «СибВена» имеют прекрасную возможность обеспечить себя не только качественной продукцией, но и приобрести ее по минимальным ценам – от производителя.

Давайте обеспечим наши дороги полноценной информацией вместе!

ООО «СибВена»
630091, Новосибирск,
ул. Мичурина, 12
Тел. (383) 292-31-73
Факс (383) 360-02-16
E-mail: sibwien@ngs.ru

С ПРАЗДНИКОМ, ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

Коллектив ООО «СибВена»



Сибирская автомобильно-дорожная академия (г. Омск)
А.Г. МАЛОФЕЕВ, кафедра «Проектирование дорог»
О.Ю. МИЛЛЕР, факультет «Автомобильные дороги и мосты»

Капитальный ремонт дорог – реальный путь выхода из экономического кризиса

К постановке вопроса



В результате общественно-экономических преобразований в стране в дорожной отрасли сложилась ситуация, когда дороги нужны всем жителям, а ремонтировать и содержать дороги никто не хочет. Может быть, и хочет, но в бюджетах всех уровней происходит сокращение объемов финансирования дорожного строительства. Дорожное хозяйство представляет собой один из крупнейших сегментов общественного достояния России. Без дорожной сети не могут быть реализованы статьи Конституции Российской Федерации, в которых гарантируются права на свободу передвижения граждан, на свободное перемещение товаров и услуг, единство экономического пространства. Важную роль играют автомобильные дороги и в решении социальных задач, реализации приоритетных национальных проектов. Существенно усиливается роль автомобильных дорог и с активизацией России в глобальном развитии мировой экономики.

От инноваций – к эффективности и качеству

III межрегиональная конференция: «Инновации в дорожном строительстве: эффективность и качество». Екатеринбург. Уральский федеральный округ.

По материалам журнала «Новый Уральский строитель»

Исполняющий обязанности руководителя ФГУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Урал» Федерального дорожного агентства Владимир ШМЫРОВ – о планах и перспективах развития дорожного хозяйства УрФО: Финансово-экономический кризис не мог не оказать влияния на перспективы развития дорожного хозяйства УрФО, однако, надеюсь, что сегодня мы будем не только констатировать определенные трудности, но и предложим какие-то пути преодоления этого сложного этапа.

Совокупная протяженность дорог общего пользования УрФО составляет 40 614,1 км, из них протяженность федеральных автомобильных дорог 3 316,5 км. На 1000 кв. км площади концентрация сети внегородских дорог составляет 22,7 км, что в 2,06 раза меньше, чем в среднем по России. Количество мостов и путепроводов – 2307 общей длиной 122938,2 пог. м, из них на федеральных дорогах – 292 общей длиной 20799,9 пог. м. Количество водопропускных труб – 31050 общей протяженностью 520767,1 пог. м, из них на федеральных дорогах 2963 протяженностью 70243,3 пог. метра.

Федеральные дороги, проходящие по территориям Челябинской, Курганской, Тюменской областей, и соединяющая областные центры трасса Челябинск – Екатеринбург

Однако транспортно-эксплуатационные показатели автомобильных дорог общего пользования остаются весьма неудовлетворительными: только 37,8% протяженности автомобильных дорог федерального значения и 24,5% протяженности дорог регионального значения отвечают нормативным транспортно-эксплуатационным требованиям.

Согласно положениям Транспортной стратегии Российской Федерации, развитие автодорожной сети должно соответствовать темпам социально-экономического развития страны и обеспечивать потребности в перевозках в соответствии с ростом автомобилизации. Но в 2002-2007 гг. на фоне положительных тенденций роста большинства секторов и отраслей экономики России в дорожном хозяйстве наблюдаются явления нарастающего отставания, грозящего принять катастрофический характер.

Крайне обострилась эта проблема в 2009 году, когда начался экономический кризис: происходит колоссальное сокращение средств для дорожного хозяйства. Неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние территориальных дорог усугубляется. Убытки от неудовлетворительного состояния дорог уже в 2006 г. составляли 1,3 млрд. руб.

Очень велика аварийность на автомобильных дорогах. Ежегодно на дорогах России гибнет около 30 тыс. человек. В Омской области эта цифра превышает 300 человек.

Три года назад специалисты по дорожному движению из Англии обратились к работникам ГИБДД с вопросом, почему парк автомобилей в России примерно такой, как и в Англии, а число погибших

Группа дорог и улиц по их транспортно-эксплуатационным характеристикам	Повреждения на 1000 м ² покрытия, м ² , не более	Сроки ликвидации повреждений, сут., не более
А	0,3 (1,5)	5
Б	1,5 (3,5)	7
В	2,5 (7,0)	10

Таблица 1. Примечания:

1. В скобках приведены значения повреждений для весеннего периода.

2. Сроки ликвидации повреждений указаны для строительного сезона, определяемого погодно-климатическими условиями, приведенными в СНиП 3.06.03 по конкретным видам работ

Предельные размеры отдельных просадок, выбоин и т. п. не должны превышать по длине 15 см, ширине - 60 см и глубине - 5 см.

Ровность покрытия проезжей части должна соответствовать требованиям.

Группа дорог и улиц по их транспортно-эксплуатационным характеристикам	Нормативный срок ликвидации зимней скользкости и окончания снегоочистки, час.
А	4
Б	5
В	6

Таблица 2. Примечание: нормативный срок ликвидации зимней скользкости принимается

с момента ее обнаружения до полной ликвидации, а окончание снегоочистки -

с момента окончания снегопада или метели до момента завершения работ

в дорожно-транспортных происшествиях на дорогах России на порядок больше, и предложили ограничить скорость в городах, как и в Европе, до 50 км/час и ввести еще один орган исполнительной власти, который будет наблюдать за работниками ГИБДД. Но мы, как Эллочка-людоедка из «12 стульев», пытаемся ответить: «Не учите меня жить, парниша». Один из руководителей английской делегации очень мудро подметил: мне не нужно ничего рассказывать о стране - дайте мне возможность проехать по дорогам, и я скажу, какая это страна. Нигде как на дорогах можно увидеть - насколько развита демократия в стране и как соблюдаются законы.

Положение в дорожной отрасли гораздо опаснее, чем авария на Саяно-Шушенской ГЭС, которая унесла жизнь 75 человек. На дорогах ЕЖЕДНЕВНО гибнет 82 человека!

Автомобильная дорога как технический объект и как объект массового спроса должна обеспечивать безопасные условия при эксплуатации. В ГОСТ Р 50597-93 «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» указано: «Покрытие проезжей части не должно иметь просадок, выбоин, иных повреждений, затрудняющих движение транспортных средств с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью».

Предельно допустимые повреждения покрытия, а также сроки их ликвидации приведены в таблице 1.

Сроки ликвидации зимней скользкости и окончания снегоочистки для автомобильных дорог, а также улиц и дорог городов и других населенных пунктов с учетом их транспортно-эксплуатационных характеристик приведены в таблице 2. ▸

бург входят в состав Европейской международной и Азиатской международной сети дорог. Нужно отметить, что, несмотря на увеличение финансирования дорожных работ в 2006-2008 годах, транспортно-эксплуатационное состояние дорог остается неудовлетворительным. На федеральных дорогах только 37,87% протяженности соответствовало нормативным требованиям, до выхода норматива по увеличению нагрузки на ось, а с 2009 года и требованиям к ровности. На сети автомобильных дорог федерального значения удается сохранить соответствие значений эксплуатационных параметров требованиям, минимально допустимым для безопасного движения.

Такое положение связано в основном, конечно же, с финансированием. Напомню, что в связи с недофинансированием в целях приведения показателей в соответствие с Постановлением Правительства РФ № 388 была переутверждена федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» и входящая в ее состав подпрограмма «Автомобильные дороги». Уменьшение объема финансирования составило 30% в сопоставимых ценах, также были откорректированы в меньшую сторону объемы работ. При переутверждении в подпрограмму были введены показатели, отражающие не только физические объемы планируемых дорожных



Дорожные организации, выполняющие ремонтные работы и отвечающие за содержание дорог, обязаны обеспечивать соблюдение указанных требований. Контролирующим органом является ГИБДД. Почему ГИБДД не выполняет свои профессиональные обязанности, разрешая движения по дорогам, которые не соответствуют требованиям ГОСТа и опасны?

Автомобилисты регулярно платят прямые налоги на пользование автомобильными дорогами и косвенные налоги, включенные в стоимость

горюче-смазочных материалов. И налогоплательщики вправе задать вопрос правительству региона: сколько собрано «дорожных» средств, куда они направлены, какие за прошедший год отремонтированы дороги.

Какой же выход из создавшегося положения? Несомненно, восстанавливать состояние дорог в соответствии с требованием движения. При убогом состоянии территориальных дорог – это скорейшее проведение капитального ремонта.

Капитальный ремонт автомобильной дороги – комплекс работ по замене и

(или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги.

Основанием для назначения капитального ремонта является такое транспортно-эксплуатационное состояние автомобильной дороги, при котором прочность дорожной одежды снизилась до предельно допустимого значения или соответствующие параметры и характеристики конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей не соответствуют требованиям безопасности дорожного движения.

Капитальный ремонт проводится периодически, в зависимости от капитальности дорожной одежды. Ориентировочный срок составляет 9-15 лет. В течение этого времени должен быть выполнен капитальный ремонт на всей сети дорог.

Протяженность автомобильных дорог в Омской области составляет 11306 км, в том числе федеральных дорог – 729 км, с усовершенствованным покрытием – 8000 км, среди них протяженность федеральных дорог составляет около 9%. На федеральных дорогах сроки проведения ремонтов приближаются к директивным.

В связи с общей протяженностью региональных дорог и периодичностью проведения капитального ремонта ежегодный объем ремонта для



работ, но и состояние сети с точки зрения пользователей дорог (соответствие дорог нормативным требованиям, доля дорог, работающих в режиме перегрузки). Подпрограмму намечено реализовать в два этапа, первый охватил 2002–2007 годы, второй – 2008–2010 годы.

Финансирование дорожно-строительных работ за счет средств федерального бюджета Российской Федерации в целом сохранилось на уровне 2008 года и составляет в 2009 году 3 650, 884 тыс. руб., при этом финансирование содержания автомобильных дорог увеличилось на 15%, а финансирование капитального ремонта и реконструкции сократилось более чем на 30%.

Объем субсидий бюджетам субъектов Федерации на строительство и рекон-

струкцию автомобильных дорог в 2009 году снизился в 3 раза. Если в 2008 году эта сумма составляла 3049310 тыс. рублей, то в 2009 году – 996 300 тыс. руб. Такое же резкое снижение объемов финансирования показал мониторинг в регионах. В Челябинской области зафиксировано снижение объемов финансирования в 4 раза, в ХМАО – в 3 раза, Свердловской области – в 2,5 раза, ЯНАО – в 2 раза; Тюменской области – в 1,6 раза, Курганской области – в 1,1 раза.

При этом в пяти субъектах Федерации расходы на капитальный ремонт искусственных сооружений полностью исключены из законов о бюджете, а расходы на реконструкцию, капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог снизились на 20%. Несмотря на снижение уровня финансирования, на федеральном уровне поставлена задача выполнить утвержденные ФЦП физические объемы без снижения качества работ. Для выполнения ее требуется единый осмысленный подход всех, кто связан с дорожным хозяйством. В их число входят те, кто осуществляет подготовку кадров, научные исследования, проектирование, добычу и переработку нерудных строительных материалов, изготовление и ремонт дорожной техники, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог, иную деятельность, связанную с обеспечением функционирования и развитием автомобильных дорог.

Необходимо всегда помнить, что дорожный фонд не «бездонная бочка», он формируется из денег налогоплательщиков, которые вправе требовать обеспе-

Омской области необходим в объеме 484 км. Фактически, в предыдущие годы он выполнялся в 20 раз меньше. Появилось даже «научно-технически-экономическое» понятие: «недоремонт». Технически это явление можно истолковывать так: шины автомобиля рассчитаны на пробег 40000 км, а у вас нет денег на приобретение новых шин, и вы продолжаете ездить на прежних. Как долго и безопасно вы будете ездить? До очередного технического осмотра автомобиля. Если отложен ремонт в текущем году, то на следующий год объем ремонта возрастает в 2 раза, еще через год – в 3 раза. Ежегодно средства на ремонт сокращаются. Кроме того, возрастает стоимость материалов, используемых при ремонте. Почему к дорогам относимся как к «колхозной собственности» – это не мое и ладно. При таком положении дел страдают все участники движения, и в первую очередь потребители транспортной продукции. Следует иметь в виду принцип для сложных систем, какой является автомобильная дорога: ремонты должны быть плановыми и предупредительными, чтобы затраты были наименьшими и не восстанавливать всю систему полностью. Это требует хозяйского отношения к дорогам руководителей дорожного хозяйства, министерства строительства и коммунального хозяйства и периодических отчетов правительства и депутатов Законодательного собрания о выполнении объемов ремонтных работ на дорожной сети области. Это требуют Основы Конституции и желание налогоплательщиков знать о целесообразности расходования средств.

Часто государственные мужи задают вопрос: что нужно сделать, чтобы наши дороги, особенно в нашей обла-

сти, были в таком же состоянии, как на Западе. Ответ банальный: нужно иметь политическую волю; а можно ответить еще проще – необходимо руководству быть компетентным и соблюдать нормативы и СНиПы.

Рассмотрим следующую ситуацию. Нашли средства на капитальный ремонт. По требованию заказчика при разработке проектной документации предлагается максимально использовать существующую дорожную конструкцию. Это правильно, но прежде следует оценить транспортно-эксплуатационное состояние дороги, прочность дорожной одежды, выявить причины снижения прочности, состояние земляного полотна, т. е. выполнить диагностику дороги. Этот вид работ практически не выполняется на территориальных дорогах по причине отсутствия средств диагностики. Автомобиль можно доставить на станцию технического обслуживания и провести диагностику, а дорогу не доставишь на СТО. Чтобы знать фактическое состояние дорог, грамотно планировать и проводить ремонтные работы, требуется регулярное проведение диагностики эксплуатируемых дорог.

При разработке инженерного проекта или рабочей документации на ремонт затягиваются сроки открытия финансирования, и проектная организация не уверена, что проектные работы будут финансироваться, и работы выполняются авансом, за счет собственных средств. При такой постановке дел выполнить при этом разработки новых, оригинальных решений затруднительно. Вариантное проектирование касается, в основном, выбора конструкции дорожной одежды при усилении. Выполнить ремонтные работы на более

высоком уровне, чем заложено в проекте, невозможно. Уровень технических решений ремонта определяется на стадии разработки проектно-сметной документации. При утверждении проектной документации определяющей характеристикой проекта является стоимость ремонта 1 км дороги и всего участка. Выполняется экспертиза проектов, проверяется соответствие принятых решений требованиям нормативных документов. Уровень технических решений не рассматривается, что затрудняет разработку и внедрение эффективно действующей системы управления качеством проектно-изыскательских работ.

Например, имеем уже построенную дорогу и требуется выполнить ремонт земляного полотна. В результате эксплуатации дороги до ремонта значительно изменяется водный режим грунтов. Уровень грунтовых вод определяется в предморозный осенний период. Для Омской области характерны второй и третий типы местности по увлажнению, наиболее опасные условия для службы дорожной одежды отмечаются в весеннее время, когда на поверхности могут отмечаться застои воды и этот период может продолжаться до 30 суток. Схему увлажнения рабочего слоя земляного полотна при ремонте следует принимать первую или вторую, обеспечивая надежный водоотвод. Особенно на участках, где отмечены значительные разрушения дорожной одежды. Сохранения прежней высоты насыпи без устройства водоотвода не может гарантировать требуемый срок службы одежды до следующего ремонта.

Целесообразно при проектировании капитального ремонта в покрытии

чения им конституционных гарантий на свободу безопасного передвижения и перемещения товаров и услуг.

Вице-президент Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве «АСПОР» Сергей ВЕРЕВКИН об актуальных проблемах в дорожном строительстве: У нас есть модное слово «инновации», сейчас именно на них и делается упор. Мол, мы внедрим инновации в дорожной отрасли – и кризис нам будет не страшен. Денег нет – внедрим инновации и преодолеем все наши беды. Хочу с уверенностью сказать – применяй подобный принцип в строительстве или не применяй, но если финансирование выделяется в ноябре месяце с требованием его до 31 декабря полностью освоить, толку не будет. Что толку в экономии поздно выделенных денег? Главная экономия заключалась бы в спокойном и планомерном освоении этих средств. По сути дела, для того, чтобы все наши инновации заработали в полную силу, нам надо менять некоторые системные вещи. В качестве одного из главных инновационных свершений в дорожной отрасли депутаты Государственной думы приняли решение о создании корпорации «Российские автодороги». Уже в декабре на парламентских слушаниях в Госдуме руководители нашей отрасли горячо уповали на то, что в условиях нехватки финансирования, кризиса необходимо создать госкорпорацию – и сразу будет приток частных инвестиций,



применять хорошо зарекомендовавшие щебеночно-мастичные асфальтобетоны, которые обеспечивают хорошую шероховатость, высокий коэффициент сцепления колеса с дорогой и меньше на таких покрытиях возникает колеяность.

При разработке технологии капитального ремонта целесообразно использовать ремонт дорожных одежд методом ресайклирования, когда существующее покрытие утилизируется на месте и переводится в основание дорожной одежды и не требуется устройства дополнительного – выравнивающего слоя, а производится только устройство слоев покрытия.

Проектирование дорожной одежды, ее усиление производятся с использованием Отраслевых дорожных нормативов. Упругие и прочностные характеристики материалов конструктивных слоев принимаются по этим нормативам. При строительстве эти характеристики никак не измеряются. Измеряются в основном коэффициенты уплотнения и плотность материалов. Эти характеристики нужны, но все-таки это не прочностные характеристики. Измеряется прочность асфальтобетонных образцов, взятых из покрытия. Выполнить проверку соответствия запроектированной конструкции дорожной одежды построенной невозможно,

а также трудно установить, чья это ошибка – проектировщиков или строительной организации. Этот недостаток можно устранить путем широкого использования новых приборов диагностики и инженерного сопровождения строительства со стороны проектных организаций.

Капитальный ремонт дорог требует значительно меньше средств. При новом строительстве значительная часть инвестиций уходит на землеотвод. Особенно это будет возрастать в связи с введением новых норм отвода земель под строительство автомобильных дорог, которые вступят в силу с 1.01.2010 г. На существующих дорогах уже сложилась система обслуживания движения. При выполнении капитального ремонта создается большое количество рабочих мест, появляются новые строительные подразделения, возникают условия для интенсивного развития малого и среднего бизнеса, развивается здоровая конкуренция.

Следует также иметь в виду: с 1.01.2010 г. прекращается лицензирование строительной деятельности и в связи с Постановлением Правительства создаются саморегулируемые некоммерческие организации, которые направлены на проектирование, строительство безопасных для пользователей объектов с гарантированным сроком службы, и обеспечением требуемого качества. Поскольку автомобильная дорога является объектом повышенной опасности, то эксплуатация дороги становится недопустимой, если ее показатели превышают предельно допустимые. Создание таких организаций позволяет исключить недобросовестных исполнителей, некачественной продукции и предоставляемых услуг.



дороги будут строиться бешеными темпами. Однако предприниматели резонно высказали сомнения и опасения в том, что создание этой государственной корпорации приведет к тому, что средний и малый бизнес будет просто отсечен от участия в развитии дорожной инфраструктуры. Потому что государственной корпорации даются права создавать при себе дочерние предприятия, предприятия малого бизнеса.

Другим инновационным методом называется создание с 1 января 2010 года саморегулируемых организаций в дорожной отрасли. И сейчас у многих руководителей дорожных предприятий появились сомнения в том, куда идти дальше. В частности, у многих наших членов «АСПОР». Саморегулируемых

организаций, которые создаются в дорожных отраслях, будет несколько. Если учесть, что, по разным оценкам, в России действует до 3,5 тысячи различных предприятий дорожной отрасли, то получается, что только в дорожной отрасли может быть создано порядка 35 саморегулируемых организаций. Хорошо это или плохо? Руководители нашей дорожной отрасли говорят – это хорошо. А вот заместитель председателя Комитета Госдумы по безопасности Геннадий Гудков, наоборот, считает, что создание неограниченного количества саморегулируемых организаций в дорожной отрасли дискредитирует сам принцип саморегулирования. Он считает, что в дорожной отрасли должно быть законодательно ограничено количество саморегулируемых организаций до 3–5. Это мнение двух сторон – правительства и законодателей. И сразу встает вопрос – как с 1 января начнут работать эти организации?

Но надо помнить, что они создаются лишь с единственной целью – для того, чтобы определить виновного в случае нанесения какого-либо ущерба от деятельности дорожного строительства и быстро получить компенсацию ущерба в формальном случае. При этом возможность создать практически неограниченное количество СРО ведет к тому, что на местах некоторые отдельные руководители регионов уже создают удобные саморегулируемые организации «под себя». Это неизбежно приведет к отсечению этих регионов от предприятий, расположен-

Это препятствует участию в торгах на выполнение проектных, строительных и ремонтных работ сторонних организаций, не являющихся членами СРО. И если обслуживаемая дорога по техническим параметрам не соответствует нормативным требованиям, СРО накладывает экономические санкции на эксплуатирующую организацию с обязательным доведением технических и транспортно-эксплуатационных параметров до требуемого уровня.

И последнее. Наряду с улучшением состояния дорог и снижением себестоимости перевозок грузов и пассажиров, улучшается социально-экономическая обстановка в районе прохождения дороги, снижается экологическая нагрузка на окружающую среду и повышается общая культура. Не зря говорят: – дорога есть жизнь. При плохих дорогах – плохая жизнь.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проблема восстановления технического состояния автомобильных дорог в нашей области в настоящее время должна стать одной из важнейших задач текущего – кризисного – времени, необходимо пересмотреть приоритеты финансирования отраслей, в том числе, например, для обеспечения продовольственной безопасности. Восстановление сельскохозяйственного производства, утраченного за годы перестройки, невозможно без восстановления качественной дорожной сети. Довести транспортно-эксплуатационные показатели территориальных автомобильных дорог до нормативного уровня возможно при капитальном ремонте. Варианты технических решений, которые необходимо включить в инженерные проекты, приведены в статье. Мы



считаем, что главным украшением области были не только храмы, но и хорошие современные дороги. Если не будет хороших дорог, у жителей области не будет хорошей жизни.

Библиографический список:

1. Закон Российской Федерации «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Федерации о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». № 257-ФЗ от 08.11.2007 г.
2. ГОСТ Р 50597-93 «Требования к эксплуатационному состоянию, допу-

стиму по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

3. ВСН 24-88. Технические правила ремонта и содержания дорог.

4. ОДН 218.0.006-2002 Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог.

5. Федеральный Закон о саморегулируемых организациях. № 315-ФЗ от 01.12.2007 г.

6. Постановление Правительства «О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса». № 717 от 02.09.2009 г.

ных в других регионах, и я не думаю, что это позволит улучшить качество дорожностроительных работ. Это системная вещь, которую нужно решать и которую мы не решим, не объединившись.

В начале марта прошла итоговая научно-практическая конференция Федерального дорожного агентства, на которой подводились итоги 2008 года и ставились задачи на 2009-2010 годы. Там прозвучали очень интересные выступления. Заместитель председателя комитета Совета Федерации по бюджету Вячеслав Новиков выразил уверенность, что развитие дорожной сети страны будет продолжено. Все правильно, но когда я его слушал, многого понять не мог. У нас сейчас уже не первый год идет процесс сокращения дорожной сети страны, начавшийся в 2000 году. Такое было только один раз – во время Великой Отечественной войны. Сейчас надо думать не о развитии дорожной сети страны, а о принятии чрезвычайных мер по сохранению существующей дорожной сети.

Заместитель губернатора Краснодарского края отметил, что у нас принят приоритет в развитии федеральной сети дорог, которая сейчас составляет 47 тысяч километров. Поставлена задача в течение ближайших лет увеличить ее чуть ли не в два раза – до 95 тысяч километров. И этот приоритет явно идет в ущерб развитию и сохранения региональной сети дорог, которая, по оценкам, составляет около 550 тысяч километров. Приоритет развития федеральной сети нам объясняют тем, что необходимо увеличить привлекательность нашей страны как страны-транзитера, через которую

наши ближайшие соседи будут гнать грузы с запада на восток и наоборот.

Также надо отметить, что существует достаточно серьезное расхождение во взглядах руководства отрасли на проблемы и их решения и во взглядах ученых-дорожников. Руководство говорит о необходимости развивать сеть платных дорог. Ученые говорят, что, скажем, Франция, которая имеет наиболее протяженную сеть платных дорог – 6 тысяч километров, получает в дорожный бюджет от этих дорог всего лишь 14 процентов. А у нас в транспортной стратегии заявлено получение от платных дорог (которых у нас 30 километров) 56 процентов от тех 13,6 триллиона рублей, которые выделены на развитие дорог до 2030 года. □

А.Б. ЦЫРУЛЬНИКОВА, Сибирская автомобильно-дорожная академия (г. Омск)

Вопросы страхования строительных рисков объектов дорожного хозяйства

Современное дорожное хозяйство характеризуется появлением новых конструктивно-технологических схем, новых материалов, осложнением техники, которая используется на строительной площадке, растущими требованиями к качеству и срокам выполнения строительно-монтажных работ. Соответственно увеличивается риск аварий, выхода из строя машин и механизмов, что наносит существенный материальный ущерб подрядным строительным организациям и влияет на их престиж, конкурентоспособность на рынке строительной продукции.

Любая деятельность в условиях неопределенности характеризуется соответствующим этой деятельности видам риска. Риски, связанные с производством дорожных работ, разнообразны и могут быть разделены на множество категорий.

Отраслевые риски. Ухудшение ситуации в отрасли может быть вызвано следующими факторами:

- возможным общим падением производства в российской экономике;
- усилением конкуренции со стороны производителей аналогичной продукции;
- изменением законодательства Российской Федерации в сфере деятельности дорожно-строительных организаций.

Риски, связанные с возможным изменением цен на сырье, услуги, используемые в своей деятельности подрядными

организациями (отдельно на внутреннем и внешнем рынках), и их влияние на деятельность и исполнение обязательств.

Риски, связанные с географическими особенностями страны и региона, в которых предприятие зарегистрировано в качестве налогоплательщика и/или осуществляет основную деятельность, в том числе повышенная опасность стихийных бедствий, возможное прекращение транспортного сообщения в связи с удаленностью и/или труднодоступностью и т. п.

Финансовые риски. Под финансовым риском понимается вероятность возникновения неблагоприятных финансовых последствий в форме потери дохода и капитала в ситуации неопределенности условий осуществления финансово-хозяйственной деятельности.

Налоговые риски. Налоговый риск для подрядчиков проявляется в вероятности изменений в российской налоговой системе, в частности, таких, как: внесение изменений или дополнений в акты законодательства Российской Федерации о налогах и сборах, касающихся увеличения налоговых ставок, введение новых видов налогов и сборов, которые способны негативно отразиться на экономической эффективности деятельности. Данные существенные изменения, так же как и иные изменения в налоговом законодательстве Российской Федерации, способны привести к увеличению налоговых платежей и, как следствие, снижению чистой прибыли предприятия.

Кредитные риски. Данный риск проявляется в несвоевременном расчете Заказчиков за выполненные работы и предоставленные услуги, что может привести к наращиванию дебиторской задолженности, и при одновременном возникновении требований кредиторов о досрочном погашении обязательств, кредитов и займов.

Риск снижения финансовой устойчивости. Риск снижения финансовой устойчивости заключается в превышении объема обязательств над размером собственных средств. Этот риск генерируется несовершенной структурой капитала (чрезмерной долей используемых заемных средств), то есть слишком высоким коэффициентом финансового рычага.

Риски, связанные с изменением процентных ставок. Изменение денежно-кредитной политики в стране может привести к усилению инфляции, росту процентных ставок по привлеченным и привлекаемым кредитам и, соответственно, росту затрат.

Инфляционный риск. Состояние российской экономики характеризуется высокими темпами инфляции. Как известно, рост уровня инфляции напрямую зависит от политической и экономической ситуации в стране.

Риски, связанные с изменением курса обмена иностранных валют. Валютный риск непосредственно связан с изменением курса иностранных валют.



Правовые риски. Основные правовые риски в настоящее время связаны с неопределенностью особенностей правового регулирования в Российской Федерации. Правовые риски связаны с изменениями, вносимыми в законы «О транспортном налоге», «Об акционерных обществах», «О рынке ценных бумаг» и другие законы, ухудшающими положение предприятий дорожной отрасли.

Риски, связанные с изменением правил таможенного контроля и пошлин. Изменение правил таможенного контроля и увеличение пошлин может нанести вред деятельности подрядной организации в случае приобретения основных производственных средств за границей.

Риски, связанные с отсутствием возможности продлить действие лицензии на ведение определенного вида деятельности. Риск возникает в связи с изменениями в законодательстве о лицензировании строительной деятельности. С 1 января 2010 года работать в области инженерных изысканий, проектирования, строительства, реконструкции и капитального ремонта смогут только компании, получившие от саморегулируемой организации свидетельство о допуске к таким видам работ. В противном случае компаниям грозят административные штрафы. При этом деятельность злостных нарушителей может быть приостановлена на срок до трех месяцев.

Одним из путей компенсации материальных убытков производителя работ является страхование строительномонтажных рисков.

Страхование дорожного строительства – один из наиболее динамично развивающихся сегментов страхового рынка, и востребованность услуг по страхованию строительных рисков, ответственности, техники и персонала на транспортных объектах постоянно растет. Наиболее известными лидерами, осуществляющими страхование объектов дорожного хозяйства, являются компании: «Ингосстрах», Промышленно-страховая компания, «ГЕФЕСТ», Восточно-Европейская страховая компания.

Российская дорожное агентство решило страховать риски, связанные со строительством и эксплуатацией российских дорог. Отбор уполномоченных компаний планируется производить на конкурсной основе.

Во всех странах мира строительство и эксплуатация дорог, за исключением высокоскоростных магистралей, является прерогативой государства. Причина – необычайно высокий уровень капиталовложений. Поэтому участие страховых фондов в такого рода проек-

тах – насущная необходимость. С другой стороны, ввиду масштабности задач и их общественной значимости прибыльность по ним обычно бывает умеренной.

Страхование строительномонтажных работ позволяет защитить имущественные интересы участников строительства: заказчика (инвестора), для которого существует опасность потерь его инвестиций; подрядчика, который в соответствии с Гражданским кодексом РФ несет ответственность за риск случайной гибели или случайного повреждения объекта строительства до приемки объекта заказчиком.

Со стороны страховых компаний сопровождение строительномонтажных работ включает в себя изучение объекта СМР и потребностей клиентов, котировка риска и обсуждение ее с клиентом, согласование условий страхования и заключение договора страхования с выбранной страховой компанией, а также помощь в урегулировании убытков.

Страхованием может быть покрыт следующий спектр рисков:

- **огневые риски:** пожар, взрыв, удар молнии, повреждения от средств пожаротушения;

- **стихийные бедствия:** паводок, наводнение, затопление, сель, ливень, град, лавина, снегопад, гололед, землетрясение, просадка грунта, обвал, оползень, смерч, ураган, буря, шторм и т. п.;

- **противоправные действия третьих лиц:** кража со взломом, грабег, разбой;

- **нарушения:** непреднамеренные нарушения норм и правил производства работ (халатность, небрежность и т. д.) лицами, не являющимися ответственными за организацию работ;

- **аварийные события:** короткое замыкание тока, избыточное напряжение, повышенное и пониженное давление, разрыв вследствие действия центробежных сил, обрушение или повреждение объекта, в том числе обваливающимися или падающими предметами; убытки, вызванные перевозкой на строительной или монтажной площадке, и т. п.;

- **ошибки** при проведении строительных и/или монтажных работ, дефектов застрахованного имущества.

Комплексное страхование строительномонтажных рисков включает в себя, помимо страхования объектов строительства и страхования ответственности перед третьими лицами, также и страхование оборудования строительной площадки и строительных машин, за исключением участвующих в дорожном движении.

Отличительной особенностью комплексного страхования является то, что «удельный вес» стоимости каж-

дого отдельного блока страхования в общей стоимости страхования существенно ниже, чем при страховании отдельных рисков.

Страховые суммы устанавливаются:

- при страховании строительных работ – исходя из полной проектной (сметной) стоимости строительных работ при их завершении, включая стоимость материала, заработную плату, расходы по перевозке, таможенные пошлины, сборы, а также стоимость материала и строительных элементов, поставляемых заказчиком;

- при страховании монтажных работ – исходя из полной проектной (сметной) стоимости каждого объекта страхования после завершения монтажа, включая расходы по перевозке, таможенные пошлины, сборы и расходы по монтажу;

- при страховании оборудования строительной площадки – исходя из действительной стоимости оборудования строительной площадки или строительных машин и оборудования;

- при страховании расходов по очистке территории – устанавливается отдельно и не может превышать 2% от страховой суммы по страхованию строительномонтажных работ.

Сегодня большинство участников инвестиционно-строительного процесса понимают, что страхование объекта строительства не ограничивается оформлением полиса страхования страховщиком и оплатой страховой премии страхователем. Это более трудоемкий и комплексный процесс при условии правильного и грамотного подхода к нему. Очень хорошо это понимают представители западных стран, так как страхование СМР в их государствах наиболее развито и в теории, и на практике. Например, в Польше СМР уже занимают до 40% портфелей страховых брокеров [2].

Кроме того, страхование позволяет экономить финансовые средства за счет отказа от создания резервных фондов на случай возникновения ущерба, что дает возможность Подрядчику направлять эти средства на иные нужды.

1. В. Г. Ларионов, *Страхование: учебное пособие* / В. Г. Ларионов, С. Н. Селиванов, Н. А. Кожурова. УРОА. – 2-е изд., доп. – М.: УРАО, 2005. 160 с.

2. А. С. Миллерман. *Организация страхования строительномонтажных рисков за рубежом* / *Транспортное строительство: научно-технический и производственный журнал* / ТРАНССТРОЙ; Научно-техническая Ассоциация ученых и специалистов транспортного строительства. – М.: ООО «Центр Трансстройиздат», 1931 г. – 2005 г. № 1. С. 30-31.

Т. В. БОБРОВА, доктор технических наук, профессор; В. С. ШИКОВСКИЙ, ст. преподаватель; А. А. ДУБЕНКОВ
Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия (г. Омск)

Информационные технологии управления ресурсами при эксплуатации муниципальных объектов внешнего благоустройства

К объектам внешнего благоустройства муниципальных образований относятся улично-дорожная сеть, набережные и площади, мосты и путепроводы различного типа, подземные переходы, скверы, парки и озеленение улично-дорожной сети, ливневая канализация, водопропускные сооружения, фонтаны, освещение и светофорные объекты. Перечень можно еще продолжить, но и этого достаточно, чтобы понять, насколько сложно и многообразно современное городское хозяйство.

Учитывая разнообразие технических характеристик этих объектов, условия их эксплуатации по сезонам года и многие другие факторы, становится ясно, что задачи планирования программы работ, распределения ресурсов на выполнение проектов содержания, ремонта, реконструкции и строительства объектов благоустройства в городах можно решать достаточно эффективно только с использованием современных информационных технологий на основе комплексного подхода.

Актуальность данной проблемы особенно возрастает в условиях ограниченных финансовых и материально-технических ресурсов.

Эксплуатация объектов внешнего благоустройства включает полный комплекс круглогодичных работ на всей сети в соответствии с действующими нормативными документами [1,2,3]. Эффективность этого вида деятельности можно оценить критерием оптимального соотношения качества услуг, предоставляемых эксплуатационной службой потребителям этих услуг, и затратами ресурсов для выполнения поставленных целей по непрерывному и безопасному пропуску транспорта и созданию удобства для населения муниципального образования.

Реализация этих задач требует совершенствования организационных форм взаимодействия заказчика (инвестора) и непосредственных производителей работ на подрядных торгах при установлении договорной цены, в процессе регулирования производственной деятельности и приемки работ.

При этом необходимо не только оценивать все виды ресурсов для нормативного содержания объектов внешнего благоустройства, но и оценивать эффективность принимаемых решений, осуществлять постоянное обновление нормативной базы, рассматривать варианты модернизации парков машин и технологий производства работ.

Большинство разработанных в настоящее время программных продуктов реализует функции сметного ценообразования с использованием рассчитанных ранее показателей объемов по видам работ. При разработке технической документации на строительство и реконструкцию объектов расчеты объемов работ выполняют проектные организации в составе проектов организации строительства. Гораздо сложнее рассчитать объемы по видам работ для смет при эксплуатации объектов внешнего

благоустройства. Номенклатура видов работ при сезонном содержании (лето, зима) возрастает многократно по сравнению со строительными работами. В то же время структура объектов на территориях очень неоднородна, а это означает, что при их содержании и ремонтах необходимо рассчитывать индивидуальные сметы применительно к условиям эксплуатации этих объектов. В системе взаимоотношений заказчика и подрядчика, когда цена на выполнение работ определяется на торгах, расчеты стоимости работ необходимо выполнять и заказчиком, и подрядчиком.

Компьютерные технологии постепенно становятся обязательным элементом управления коммунальными системами, но очень часто в силу специфических особенностей отрасли невозможно использовать готовые модели из других отраслей народного хозяйства. Методика проектно-ориентированного управления эксплуатацией муниципальной инфраструктуры на основе информационных технологий реализована в Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии на основе программного комплекса АУРС-СибАДИ (автоматизация управления ресурсами сети объектов).

Цель выполненной в СибАДИ научной работы заключалась в создании такой информационной технологии, которая обеспечит расчет потребности всех видов ресурсов (финансовых, трудовых, энергетических, технических и материальных) для содержания сети объектов на территории на основе банка данных (БнД) о параметрах и состоянии отдельных объектов. То есть, была поставлена задача соединить БнД объектов, условий их эксплуатации, нормативных требований к их содержанию с ресурсно-технологическими моделями (РТМ) отдельных видов работ. Необходимо было не только рассчитывать ресурсы, но и осуществлять управление ими при эксплуатации объектов по методу «освоенного объема», выполнять приемку работ.

Структура программного комплекса. Ресурсоемкость содержания объектов на территории формируется под действием факторов, которые можно условно разделить на две основные группы:

1. Факторы, влияющие на номенклатуру и объемы работ (климатические, требования к эксплуатационным показателям, цикличность работ в соответствии с санитарными требованиями, наличие и состояние конструктивных элементов и т. д.).

2. Факторы, определяющие стоимость выполнения расчетных объемов работ (принятые технологии, цены на материальные ресурсы, схемы доставки материалов и другие).

АУРС-СибАДИ состоит из двух основных модулей, взаимодействующих в автоматическом режиме для решения практических задач управления программами работ, связанных с эксплуатацией объектов благоустройства дорожной инфраструктуры. Первый модуль – управление ресурсами сети (УРС) представлен банком данных (БнД) технических объектов системы (отдельные дорожные объекты, транспортные сооружения, подземные переходы и т. д.), их конструктивными характеристиками, условиями функционирования, организационно-технологическими параметрами производственных процессов. Программный комплекс



Рис. 1. Классификационные признаки ресурсно-технологической модели: **XX** – порядковый цифровой шифр, **Б** – буквенное обозначение

УРС задает всю необходимую информацию для автоматизации расчета объемов по видам работ в составе проектов и эффективного управления ресурсами. Сеть объектов территории представлена в модуле УРС в виде набора объектов с определенными классификационными признаками.

Второй модуль – автоматизированная ресурсная смета (АРС); БНД ресурсно-технологических моделей производственных процессов, моделей стоимости ресурсов. Выходные параметры комплекса: ресурсоемкость и энергоемкость выполнения работ на конкретном техническом объекте, на комплексе объектов, по отдельным подрядчикам и административным районам муниципального образования.

В программном комплексе АУРС-СибАДИ реализовано взаимодействие между системой календарного планирования и проектной документацией в виде технологических смет, отвечающих следующим требованиям:

1. Соответствие плану – графику работ.
2. Приемка выполненных объемов по факту выполнения.
3. Контроль и целенаправленное использование денежных средств.
4. Учет расходования всех видов ресурсов в разрезе работ графика и проекта.
5. Анализ исполнения бюджета проекта по методу освоенного объема.

Ресурсно-технологические модели в программном модуле АРС классифицируются по признакам, отображенным на рис. 1.

На рис. 2 представлено взаимодействие основных массивов банков данных программных модулей АРС и УРС. Некоторые массивы данных имеют многоуровневую иерархическую структуру (определители ресурсно-технологических моделей, параметры дорог и сооружений, элементы дорог и др.). Массивы включают различное количество показателей от 2 до 20.

Программный комплекс АУРС-СибАДИ является основой для экономического мониторинга и перехода к проектно-ориентированному управлению эксплуатацией объектов внешнего благоустройства городов. Программный продукт АУРС-СибАДИ, разработан с использованием объектно-ориентированной интерактивной среды Delphi 7 и стандартизированного языка запросов SQL. Программа официально зарегистрирована ФГУ ФИПС, имеет сертификаты на соответствие нормативным документам по ценообразованию на основе ресурсного метода.

По своей сути программный комплекс АУРС-СибАДИ является автоматизированным рабочим местом инженера и экономиста. В комплексе заложены возможности планирования работ и оценки потребности ресурсов на годовую программу с месячной разбивкой и распределением по структурным подразделениям. Программа может быть использована для расчетов смет на ремонтные и строительные работы, что исключает необходимость иметь дополнительные программные продукты для этих целей.

Методология адаптивного проектного управления с использованием предлагаемой технологии на основе программного комплекса АУРС-СибАДИ уже нашла практическое применение при разработке научно-обоснованных нормативов ремонта и содержания объектов дорожной сети многих регионов Сибири.

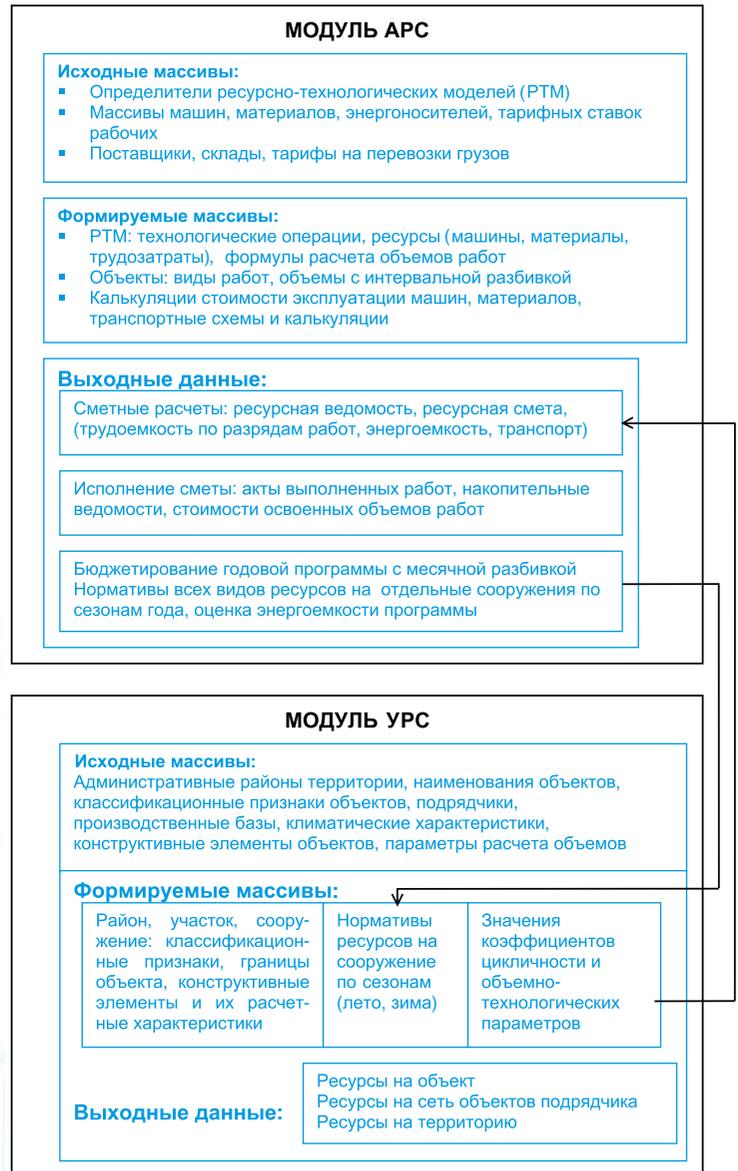


Рис. 2. Схема взаимодействия модулей в программном комплексе АУРС-СибАДИ

Разработанная информационная технология обеспечивает полный цикл проекта на стадиях формирования производственной программы в целом на территории и по подрядчикам, оперативного управления ресурсами, приемки выполненных работ, закрытия проекта.

Внедрение современных информационных технологий в процессы управления эксплуатацией муниципальных объектов благоустройства позволяет не только оптимизировать затраты, но и стимулировать инновационные процессы в подрядных организациях. Как показывает опыт в процессе проведения тендерных торгов выявляются подрядчики, которые могут обеспечить потребительские качества объектов при более эффективном использовании ресурсов.

Библиографический список:

1. ГОСТ Р 50597-93. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. - М.: Изд-во стандартов, 1993. -12 с.
2. ОДМ 218.0.000-2003 Руководство по оценке уровня содержания автомобильных дорог (временное). /РОСАВТОДОР.-М., 2003. - 77с.
3. Содержание городских улиц и дорог: Справочник / З. И. Александровская, Б. М. Долганин, Е. Ф. Зайкина, Я. В. Медведев. - М.: Стройиздат, 1989. – 208 с.



ПОЛИПЛАСТИК СИБИРЬ
СОВРЕМЕННЫЕ ТРУБОПРОВОДНЫЕ СИСТЕМЫ



ПОЛИПЛАСТИК – партнер, которому можно доверять!

Полимерные трубопроводы:

- водоснабжение
- канализация
- теплоснабжение
- газоснабжение
- дренажные системы

Полная комплектация:

- фасонными частями
- запорной арматурой
- сварочным оборудованием

**Сертифицированный сервисный центр
по обслуживанию сварочного оборудования**

Адрес: г. Новосибирск, ул. Большевистская, 101, бизнес-центр «РИМ», офис 208

Телефон: (383) 251-00-25

Адрес: г. Иркутск, ул. Лермонтова, 257, бизнес-центр «Академический», 10-й этаж

Телефон: (3952) 56-22-26

www.sts-sib.ru



Очистка трубопроводов

Обзор методов

ГИДРОДИНАМИЧЕСКИЙ МЕТОД ОЧИСТКИ ТРУБОПРОВОДОВ

Очистка трубопровода производится после установки в него устройства и подачи технической жидкости под давлением. Для каждого вида отложений подбирается устройство, обеспечивающее определенную величину кольцевого зазора и силу торможения.

Техническая принадлежность трубопроводов: водопровод, водовод, водоотливной трубопровод, противопожарный водовод, водовод горизонтального, горизонтального с уклоном 30 градусов исполнения, напорный и безнапорный трубопровод.

Загрязнения в виде твердых и жидких пленок, различные масла, жиры (растительные, минеральные и животные) углеводороды, мазут, мыло, жирные кислоты; полировальные, притирочные пасты и шлифовальные составы, обычно состоящие из пригоревших жиров, мыла, воска, примесью механических загрязнений.

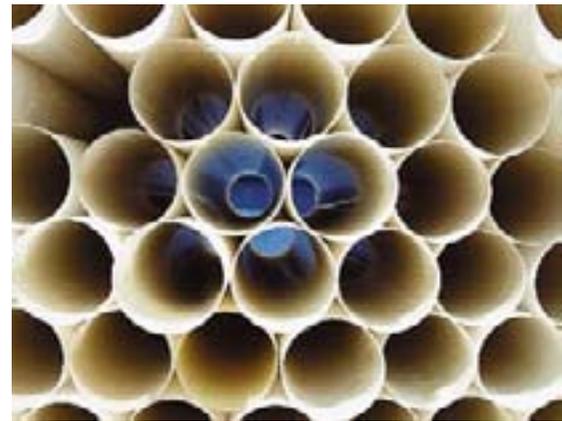
ПНЕВМОВЗРЫВ

Пневмовзрыв применяется для восстановления пропускной способности трубопроводов, очищения лотков и камер насосных станций, для восстановления дебита водозаборных скважин, трубопроводов от твердых отложений.

Пневмовзрыв – это технология создания в трубе локального гидроудара, приводящая к кратковременному увеличению диаметра трубы и отрыву отложений от стенок.

Отличительной особенностью является использование импульсного воздействия сжатого воздуха, генерирующего ударные волны жидкой среды, разрушающего отложения.

Данный метод особенно эффективен к загрязнениям в виде пигментов: мел, тальк, сера, цемент, графит, а также в виде твердых осадков: накипь, флюсы (водо-нерастворимые неорганические соединения). Их отличительная особенность – инертность к растворителям,



при затвердевании образуют трудно отделимую корочку. Водорастворимые и частично растворимые полярные органические и неорганические соединения – сахар, крахмал, белок, кровь, неорганические соли.

Часто используется при очистке стальных, чугунных, железобетонных, керамических и асбестоцементных труб диаметром до 2000 мм, так как технология позволяет полностью очищать от отложений все трубопроводы, не разрушая их и не останавливая технологический процесс предприятия. ▸

КОМПЛЕКТ ДЛЯ ПРОМЫВКИ ТРУБ: эффективная прочистка труб и стоков



Немецкий концерн **KÄRCHER**, лидер по производству мощного и уборочного оборудования в мире, предлагает все необходимое для эффективной и экологичной промывки труб.

Справиться с самыми разнообразными засорами труб и стоков поможет индивидуально подобранный комплект оборудования, состоящий из аппарата для мойки водой под высоким давлением **KÄRCHER**, шланга высокого давления и специального сопла. Главную роль в работе комплекта выполняет специальное сопло, которое формирует струи различной конфигурации (например, направленные назад, вращающиеся), за счет чего обеспечивается самопроизвольное поступательное продвижение шланга по трубе, удаление грязи без образования «мертвых зон» на стенках труб. Нужно заметить также, что для данных работ используются шланги высокого давления повышенной эластичности, выдерживающие давление до 120 или 200 бар (в зависимости от вида шланга), поэтому обязательным условием является правильная установка давления на аппарате. Высококачественный гибкий шланг снабжен отметками и маркерным кольцом, позволяющим отслеживать продвижение по трубе.

Применение различных мощных средств **KÄRCHER** позволяет ускорить процесс и оптимизировать результаты чистки.

Компания «КРИСТОФЕР» выполняет поставку, пусконаладочные работы, а также гарантийное и сервисное обслуживание оборудования **KÄRCHER**.

* Данный комплект для промывки труб и стоков наиболее эффективен для трубопроводов диаметром не более 20 см, а также с изгибами не менее 90 градусов.



КРИСТОФЕР
ЧИСТОТА - ДЕЛО ТЕХНИКИ

официальный торговый и сервисный представитель
концерна **KÄRCHER**® (Германия)

г. Омск, ул. Семиреченская, 99,
офис 17

Тел.: (3812) 37-35-74, 335-995

www.kristofer.ru



МЕХАНИЧЕСКИЙ МЕТОД ОЧИСТКИ

Данный способ используется на объектах, исключающих применение автоматизированных средств очистки трубопроводов. Например, из-за затруднений подъезда к месту работы или по другим причинам используется комплект механического прочистного оборудования.

МАГНИТНЫЙ СПОСОБ

Этот способ основан на эффекте изменения свойств воды после прохождения через магнитное поле специальной формы, основой которого является элемент гидромагнитной системы (ГМС).

ХИМИЧЕСКИЙ МЕТОД ОЧИСТКИ ТРУБОПРОВОДОВ

Метод используется для очистки внутренних поверхностей нагреваемых труб систем котлоагрегатов, бойле-

ров и различного типа подогревателей. Карбонатно-кальциевые и другие отложения удаляются циркуляцией промывочного раствора в замкнутом контуре агрегатов. Полная очистка выполняется за 10-18 часов и полностью зависит от вида и плотности отложений. Металл трубных систем агрегатов после промывки пассивируется, а химический раствор нейтрализуется и сбрасывается в канализацию. Достигается 100% очистка поверхностей нагрева.

Известен целый ряд способов химической очистки теплообменных аппаратов с применением сильных минеральных и органических кислот, комплексонов и других соединений. Химические способы в основном обеспечивают достаточно эффективную очистку теплообменных аппаратов от солевых отложений, однако нередко имеют и свои существенные недостатки:

- многие из них в той или иной мере вызывают повреждение конструкционных материалов теплообменных аппаратов, в результате чего после нескольких химических чисток их приходится менять;

- отработанные технологические растворы необходимо нейтрализовать или обезвреживать до кондиций, разрешенных к сбросу в канализацию;

- при осуществлении многих химических методов очистки, как отечественных, так и зарубежных, приходится оперировать с очень большими количествами реагентов - с десятками и даже с

сотнями килограммов, что приводило к тому, что от применения этих способов в конце концов отказывались даже на тех предприятиях, где они применялись в течение длительного периода времени.

ТЕХНОЛОГИЯ ОЧИСТКИ НА ОСНОВЕ КАВИТАЦИОННОГО ДВИЖЕНИЯ ЖИДКОСТИ

Технология разработана на основе вихревого теплогенератора (ВТГ) и предназначена для прочистки, промывки теплообменников, систем горячего водоснабжения, трубопроводов и других систем, где имеются проблемы «обрастания» коррозионными, твердокристаллическими, механическими и органическими грязевыми отложениями, с использованием запатентованной на новой физико-химической основе. Кавитационное движение жидкости позволяет создать в системе вихревое кавитационное движение рабочей жидкости, приводящее к резкому возрастанию скорости разрушения отложений любого происхождения, вследствие чего коррозионные отложения удаляются. А использование принципа извлечения тепловой энергии непосредственно из воды позволяет многократно увеличить скорость очистки за счет выделения тепла непосредственно в самой системе очистки (трубопроводы, теплообменники, котлы и др.).

Продолжение следует



С.Н. КРАСНОВ, директор ООО «СФИНКС» (г. Омск)

Очистка трубопроводов с применением гидромагнитных систем

Последние годы проблема нехватки тепла в квартирах стала злободневной проблемой. Одной из причин которой в действительности является не температура теплоносителя, а угрожающее состояние коммуникаций систем отопления.

Но специалистам известно, что основная проблема – это отложения, скопившиеся на внутренних поверхностях трубопроводов, из-за которых происходит неравномерный прогрев квартир и неэффективно работает вся система отопления.

Полностью заменить всю систему теплоснабжения – дорогостоящее мероприятие, поэтому единственный выход из этого положения – эффективная очистка системы.

В настоящее время разработана система очистки трубопроводов отопления и водоснабжения с применением известного эффекта изменения свойств воды после прохождения через магнитное поле специальной формы, основой которого является элемент гидромагнитной системы (ГМС), разработанный и изготовленный на конверсионных предприятиях России.

Основным элементом системы ГМС является многополюсный магнит цилиндрической формы. Магнитный элемент соосно установлен в корпусе, представляющем собой стандартную трубу из ферромагнитного материала, составляя единую магнитную систему. За счет имеющегося в данной системе магнитного поля достигается максимальная эффективность воздействия на воду.

Вода, проходя определенным образом через трансформированное поле, создаваемое в устройстве постоянными магнитами, претерпевает физические изменения.

Примеси, находящиеся в воде, становятся центрами кристаллизации, поверхностью для осаждения молекул кальция, давая возможность им нарастать друг на друга в потоке воды, не соединяясь с окружающими и нагревательными поверхностями. Эти новые микрокристаллы собирают накипь на себя с поверхности труб.

Микрокристаллы, циркулируя по трубопроводам, дают возможность свободным частицам кальция соединяться друг с другом. Они также способствуют тому, что существующий налет стано-

вится рыхлым, разбивается на отдельные фрагменты и вымывается вместе с водой в виде суспензии.

Основным преимуществом промывочного стенда с использованием гидромагнитной системы (ГМС) являются:

- уменьшение стоимости работ по промывке оборудования и трубопроводов с большей степенью эффективности по сравнению с другими методами очистки;
- возможность очистки систем без элементной разборки и замены труб;
- возможность продления работоспособности систем теплоснабжения и трубопроводов;
- очистка систем теплоснабжения в летний период;
- улучшение циркуляции теплоносителя и, как следствие, увеличение теплоотдачи.

Несомненным преимуществом промывочного стенда является то, что разница в стоимости проведения капитального ремонта системы отопления на порядок выше, чем стоимость очистки и промывки системы промывочным стендом.

На сегодняшний день эффективность от использования промывочного стенда – это доказанный факт. Во-первых, проведены испытания в лаборатории, которые доказали его эффективность и возможность применения ГМС. Во-вторых, данная система уже была опробована на ряде объектов в г. Омске, также доказав свою эффективность. Для примера можно привести здание Омского академического театра драмы и комплекс ГУ Банка России по Омской области, а также объекты в Оконешниковском районе Омской области. На данных объектах, при частичном ремонте регистров системы отопления по просвету было видно, что они забиты на 40% отложениями. В отопительный период отмечалось отставание работы системы отопления, ее неравномерный прогрев, а также неравномерность температуры в помещении.

Для очистки и промывки системы отопления зданий были установлены промывочный стенд с использованием ГМС.



очный стенд с использованием ГМС. В результате трубы и регистры системы отопления стали прогреваться равномерно; улучшилась циркуляция воды в системе; температура регистров в помещении здания заметно повысилась; теплоотдача от труб и регистров системы отопления стала выше. На сегодняшний день отставаний в работе системы отопления не наблюдается.

Таким образом, очистка и промывка оборудования систем теплоснабжения, трубопроводов промывочным стендом с использованием гидромагнитной системы (ГМС) позволяет обеспечить:

- экономию средств на замену систем трубопроводов и оборудования;
- очистку оборудования систем теплоснабжения, трубопроводов от грязи;
- удаление жестких отложений на внутренних поверхностях оборудования, трубопроводов;
- улучшение теплопередачи более чем на 10-25%;
- увеличение срока службы оборудования до 30%;
- отсутствие потребности в промывке систем химикатами;
- защиту оборудования, трубопроводов от точечной коррозии за счет образования оксидной пленки на внутренних поверхностях оборудования и трубопроводов.

Промывочный стенд с системой ГМС может применяться не только для очистки трубопроводов отопления, горячего и холодного водоснабжения, но и для котлов, теплообменников, систем охлаждения и сантехнического оборудования.

Специалисты ООО «СФИНКС» готовы выполнить работы по восстановлению тепловых систем, произвести расчеты на вашем объекте в любой точке страны, в частности: Омской, Новосибирской и Тюменской областях, ХМАО-Югра, Алтайском крае. □

Система отопления частного дома: шаг за шагом



Житель мегаполиса привык, не задумываясь, пользоваться различными бытовыми приборами, даже в общих чертах не зная их устройства. Но для обитателя частного дома или коттеджа подобное невежество – непозволительная роскошь. Даже самый далекий от техники человек вынужден вникать в тонкости работы инженерных систем, обеспечивающих коттедж теплом, водой и прочими благами цивилизации. Разбираться в функционировании автономной системы отопления (СО) стоит попробовать хотя бы для того, чтобы грамотно ею пользоваться или вовремя распознать неполадку. К тому же без знания основ не получится говорить на одном языке со специалистами, занимающимися монтажом, наладкой или ремонтом этой жизненно необходимой любому дому инженерной коммуникации. Итак, что представляет собой система отопления частного дома в самом типичном случае? Это замкнутый контур из генератора тепла (котла), труб и отопительных приборов, заполненный жидкостью, которая играет роль теплоносителя. Общий принцип таков: непрерывно циркулируя по разветвленной системе труб, жидкость разносит по всему дому тепловую энергию, вырабатываемую в котле. А дальше начинается масса нюансов, разбору которых мы посвятим эту статью.



ДОБРЫЙ ОГОНЬ

Центральным элементом системы отопления по праву считается котел. Наиболее экономичны котлы, использующие газ: их КПД у наиболее современных моделей достигает 95-98%. К тому же газ является в России самым дешевым видом топлива. Но там, куда не подведены газовые магистрали и нет возможности подвозить «голубое топливо» в баллонах, приходится использовать жидкотопливные котлы, работающие на солянке, и даже твердотопливные – на угле, торфе и дровах.

Мощность котла выбирается в зависимости от площади отапливаемого дома и климатических условий местности. Для средней полосы России на 10 кв. м общей площади коттеджа должно приходиться 1 кВт тепловой мощности котла, для северных регионов – 1,5-2 кВт. То есть для отопления среднестатистического коттеджа в 200 кв. м в климатической зоне 55-й параллели достаточно котла мощностью 20 кВт.

Такие сравнительно маломощные агрегаты выпускаются в настенном исполнении. Их можно повесить, например, на кухне, подсоединив к дымоходу. Однако стоит учитывать, что максимальная мощность выпускаемых сейчас настенных котлов не превышает 35 кВт. Так что, если общая площадь коттеджа более 350 кв. м, придется устанавливать либо два настенных котла, либо один «серьезный» напольный котел, для которого необходимо выделить в доме отдельное помещение – котельную с эффективной вентиляцией.

Котел может быть одноконтурным и двухконтурным. Первый вариант предназначен только для нагрева теплоносителя в системе отопления. Двухконтурный вариант может

работать одновременно и на систему отопления, и снабжать обитателей дома горячей водой. Такой агрегат обеспечивает до 15-20 литров горячей воды в минуту, чего вполне хватит для одновременной работы душа и кухонной мойки. Но не стоит забывать о том, что двухконтурные котлы работают в режиме приоритета ГВС. То есть, пока открыты краны с горячей водой, вся мощность котла расходуется именно на ГВС, и системе отопления дома тепла не достается.

Для обеспечения надежной работы большинство современных котлов снабжаются встроенной «группой безопасности», включающей манометр, автоматический воздухоотводчик, предохранительный клапан и расширительный мембранный бак (компенсирует увеличение объема теплоносителя при нагревании). Также не лишним будет электронный розжиг с контролем пламени, защита от недостаточного давления газа и воды, образования накипи, от замерзания и автоматическая диагностика состояния прибора. Все эти нужные функции помогают предотвратить возникновение аварийных и опасных ситуаций.

Как утверждают специалисты, для сокращения расходов на отопление и поддержания в доме комфортной температуры крайне полезна такая функция, как плавное изменение тепловой мощности. Такой эффект достигается путем использования в конструкции агрегата модулирующих газовых клапанов с электронными системами управления. Это позволяет регулировать расход газа в зависимости от потребности в тепле, что выливается в немалую экономию энергоресурсов.

ДВИЖЕНИЕ ПО КРУГУ

Если котел ответственен за генерирование тепла, то за распределение его по дому отвечает контур из труб и радиаторов. В простейшей схеме с естественной циркуляцией теплоноситель движется по замкнутому контуру благодаря гравитационным силам: горячая вода стремится подняться вверх, а холодная – вниз, и таким образом происходит конвективный перенос тепла от котла к отопительным приборам. Впрочем, гравитационная схема позволяет обогреть дом площадью чуть более 100 кв. м, обладает высокой инерционностью (медленно нагревается и остывает), к тому же требует использования труб большого диаметра.

Гораздо эффективнее работает СО с принудительной циркуляцией теплоносителя, в которой напор создается при помощи циркуляционного насоса, монтируемого в линию трубопровода. Он перемещает жидкость с заданной скоростью, быстро и эффективно доставляя тепло во все уголки здания. Такой насос подбирается путем расчетов, исходя из гидравлического сопротивления компонентов системы и потребности дома в тепле. Например, для утепленного здания площадью в 150 кв. м подойдет насос с объемной подачей (скоростью перекачки воды) 0,7-0,8 куб. м в час. При этом, чтобы система не начала шуметь, скорость течения в циркуляционном трубопроводе не должна превышать 0,5 м/с.

Поскольку циркуляционный насос бесперебойно работает круглыми сутками, к нему предъявляются повышенные требования по надежности. Так, вал и подшипники в современных моделях насосов изготавливаются из керамики. Такая конструкция не только продлевает срок службы, но и делает их практически бесшумными в эксплуатации.

Подсчитано, что в условиях нашего климата циркуляционный насос работает не менее 5-6 тысяч часов в год, постоянно потребляя при этом электроэнергию. Так что среди прочих параметров большое значение приобретает и энергоэффективность насоса. Самыми экономичными считаются частотно-регулируемые насосы, которые самостоятельно



изменяют скорость работы в зависимости от гидравлического сопротивления системы и потребности дома в тепле. Тем самым не только экономится немало электроэнергии, но и увеличивается ресурс всей системы.

ДОСТАВКА ТЕПЛА ПО АДРЕСУ

На эффективность работы системы отопления сильно влияет и схема разводки трубопроводов, в частности – принцип подсоединения радиаторов в отопительный контур.

В простейшей однотрубной схеме разводки все радиаторы включаются в отопительный контур последовательно. Добиться равномерного прогрева комнат при этом очень сложно, поскольку по мере прохождения через цепочку отопительных приборов теплоноситель охлаждается и каждому следующему радиатору достается меньше тепла, чем предыдущему.

Оптимальной для индивидуальных домов считается двухтрубная схема разводки: к каждому отопительному прибору подводятся прямой и обратный трубопроводы. В результате температура теплоносителя на входе в каждый радиатор оказывается одинаковой. Конечно, стоит такая система несколько дороже однотрубной (за счет большего расхода материалов), но этот маленький недостаток с лихвой компенсируется возможностью регулирования температуры отдельно в каждой комнате.

Для этих целей на входе в радиатор устанавливается терморегулятор, который дает возможность регулировать температуру в диапазоне от 6 до 26°C с точностью в 1°C. К тому же их применение позволяет экономить до 45% энергоресурсов, например, регулируя отопление в тех комнатах, которые редко используются. ▸

Как правило, в автономных системах отопления частного дома давление в контуре не превышает 1,5 атм, а температура теплоносителя находится в диапазоне от 40 до 90°C. Так что в плане рабочих условий к трубам отопления не предъявляется каких-либо экстремальных требований.

Так, при выборе типа труб для разводки гораздо большее значение имеет их срок службы, коррозионная стойкость и цена. В этом смысле «классические» стальные трубы плохо подходят для частного дома – как известно, они ржавеют, а срок их службы не превышает 20-30 лет. К тому же они отличаются высоким гидродинамическим сопротивлением из-за шершавой внутренней поверхности. Это приводит к снижению энергоэффективности СО, а значит, увеличению расхода энергоносителей и повышению затрат на отопление. Медные трубы подвергаются коррозии гораздо медленнее и имеют срок службы до 80 лет, причем они существенно дороже стальных.

Металлопластиковые трубы совсем не боятся коррозии, так как они состоят из полимерных материалов (полипропилен, полиэтилен) и армирующего алюминиевого слоя. Благодаря такому сочетанию они легче стальных в 6-7 раз, имеют низкое гидродинамическое сопротивление, а срок их службы составляет 50-70 лет.

Принципы подбора приборов отопления несколько сложнее. Чтобы в каждом помещении поддерживалась комфортная температура, теплоотдача радиатора должна соответствовать площади комнаты. При стандартной высоте потолков (2,7-3 м) на 1 кв. м помещения требуется примерно 100 Вт тепловой мощности радиатора.

Расчитав необходимую мощность прибора отопления, легко выбрать нужную модель. Впрочем, стоит учитывать, что многие западные производители указывают теплоотдачу своих изделий для температуры теплоносителя 90°C, тогда как индивидуальные системы отопления эксплуатируются при меньших температурах (70-85°C), при которых этот параметр будет несколько ниже.

Как мы смогли убедиться, система отопления частного дома состоит из множества компонентов, каждый из которых играет свою незаменимую роль. Конечно, проектирование, монтаж и обслуживание таких систем стоит доверить профессионалам. Но попытаться разобраться в их устройстве и принципах работы может каждый домовладелец.

*По материалам компании
«ГРУНДФОС»*



Fountain Promenade at Chapultepec Park

Mexico City, Mexico

Grupo De Diseño Urbano SC, Mexico
Client: Mexico City Government,
Citizen's Regent Group
and Revive Chapultepec Board of Donors

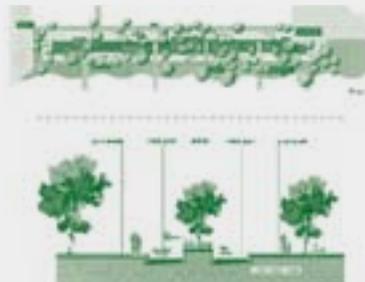
ASLA
2008
Professional
Awards

ОТ РЕДАКЦИИ

Мы продолжаем публиковать материалы конкурса Американского общества ландшафтных архитекторов ASLA 2008 Professional Awards.

Жюри выбирает всего один проект и присуждает «Премии ПРЕВОСХОДСТВО» и неограниченное число Почетных наград («Премии ПРИЗНАНИЯ»). В 2008 году почетным жюри были отобраны 29 проектов из числа 500 претендентов. В прошлых номерах мы продемонстрировали «Премии ПРЕВОСХОДСТВО» и начали публикации работ, получивших «Премии ПРИЗНАНИЯ».

Парк, о котором пойдет речь, возможно, самый старый парк Америки, первое упоминание о котором относится к временам Незахуалкойтла, который спроектировал сады Монтесумы в 1460 г. Также он был резиденцией короля Испании в 1530 году, во времена Мексиканской колониальной эры, служил дворцом и садами Максимилиана (Chapultepec Palace) во времена короткого периода правления французов в Мехико в 1860 г.



Немногом позже, в период с 1906 по 1907 гг., парк был перестроен и превращен в главный парк города Мехико. В 2001 г. горожане обратились к мэру с инициативой реставрации парка и последующей его охраны как памятника истории.

Генеральный план реконструкции был разделен на этапы, и предполагалось возвести 16 секций (зон) парка. Первый этап был завершен в июне 2005 года, второй – в декабре 2006-го.

Пять фаз 1-го этапа:

1) Инфраструктура и вода. Процесс улучшения качества воды озер и каналов (аэрация, выемка грунта, возобновление циркуляции), орошение и соединение главной системы трубопроводов с установкой по очистке воды.

2) Восстановление (оздоровление) леса. Расчистка, обрезка, рыхление почвы, удобрение, мульчирование, борьба с вредителями, очистка водоемов и сохранение их обитателей в процессе выемки грунта.

3) Освещение Парка, а также художественная подсветка главного входа, вывесок, табличек, указателей, а также мест отдыха и даже мусорных контейнеров.

4) Услуги. Ландшафтный дизайн, строительство фудкортов и маршрутов прогулок верхом, перемещение уличных торговцев, улучшение зон отдыха, новые пристани, пирсы и др. помещения и объекты.

5) Доступ. Был разработан совершенно новый дизайн и проведена реставрация двух главных входов, включая пешеходные дорожки и сады.

Парк был закрыт для посещения в течение 7 месяцев и вновь открылся, чтобы войти во вторую фазу перевоплощения, которая подразумевала появление:

а) небольшого ботанического сада;

б) проспекта с фонтаном, который соединил Музей антропологии и Музей современного искусства Тамайю;

в) новых офисных пространств для администрации парка;

г) новых помещений для хранения паркового оборудования;

д) реставрацию и новый дизайн дополнительных парковых зон и систему полива;

е) реставрацию водолечебницы Монтесумы.

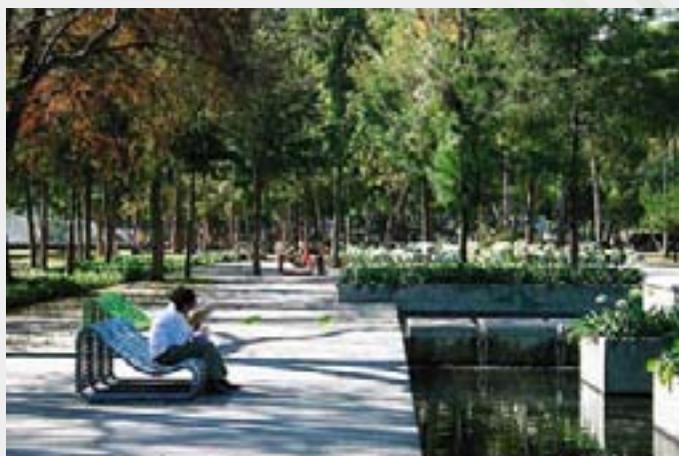
Вложения в осуществление два начальных фаз проекта составили 25 миллионов долларов (половина из которых – средства спонсоров).

РЕСТАВРАЦИЯ ПАРКОВ ТАМАЙО (12 ГА) И ГАНДХИ (8,2 ГА)

В соответствии с генеральным планом, объект служит для отдыха всей семьей. Цель была достигнута путем создания: променада с фонтаном длиной 250 метров и шириной 20 метров, который соединил Национальный музей антропологии Тамайю и Музей современного искусства, создавая совершенно новую пешеходную зону сквозь весь парк. Каскады воды из фонтана путешествуют среди деревьев, которые, в свою очередь, являются частью простой геометрии объекта. Дополнительно появились комфортные сиденья. Они гармонично вписываются в пространство пешеходной зоны и способствуют прекрасному времяпрепровождению. Среди интересных дизайнерских решений стоит отметить перголу для пикника, что привлекает в эту зону родителей с детишками.

Использовалась интересная художественная подсветка променада с фонтаном. Практическая функция парка усовершенствовалась, что, в свою очередь, положительно отразилось на его посещаемости.

Юлия ПОЛЯКОВА
Фото: Francisco Gomez Sosa
<http://asla.org/>





Проект EXPONET.RU является ведущим выставочным порталом в рунете.

На его страницах информация о более 4500 предстоящих торгово-промышленных выставках с подробным описанием, условиями участия, более 2500 каталогов участников всевозможных выставок.

Партнерами портала являются более 450 крупнейших фирм - организаторы выставок из более чем сорока городов России и СНГ, изготовители выставочного оборудования, производители бизнес-сувениров, гостиничные и туристические операторы, рекламные и консалтинговые фирмы, типографии и издательства.



Прямо на сайте можно:

- Оформить участие в выставке
- Заказать строительство стенда
- Взять в аренду выставочное оборудование
- Разместить рекламу в СМИ
- Заказать рекламные услуги
- Получить приглашение для посещения выставки

www.EXPONET.ru

**Заказ участия в выставках
8-800-200-3976***

*8-800-200-EXPO на клавиатуре Вашего мобильного телефона.
Звонок по России бесплатный

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ



строительство архитектура

19-22 января 2010

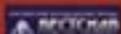
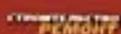
18-я специализированная выставка строительных и архитектурных проектов, новых технологий и оборудования в строительстве, строительных и отделочных материалов

Презентация новинок строительной индустрии

ОРДЕР ВОПЛОЩЕНИЯ
конкурс архитектурных проектов



Информационная поддержка



г. Красноярск, ул. Авиаторов, 19, МВДЦ «Сибирь»
ВК «Красноярская ярмарка»
Тел.: (391) 22-88-611 — круглосуточный
Тел./факс: (391) 22-88-405, 22-88-613
zarubin@krasfair.ru, oksana_m@krasfair.ru,
www.krasfair.ru

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ



Международный выставочный центр «ИнтерСиб»
приглашает

21 - 23 октября

10-я СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

РЕМ СТРОЙ ЭКСПО

**ОБОРУДОВАНИЕ
МАТЕРИАЛЫ
ТЕХНОЛОГИИ
ИНСТРУМЕНТЫ**

для строительства
и обустройства
жилых, офисных
и производственных
помещений

**ДРЕВЭКСПО. МЕБЕЛЬ
СВЕТ. СТЕКЛО
РИЭЛТ-САЛОН
СИБДОМСЕРВИС-2009**

Тел. (3812) 25-84-87, 25-25-56
www.intersib.ru

СПРАВОЧНИК ОТРАСЛЕВЫХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ И ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ

Комитет Государственной Думы по транспорту

Председатель комитета **Шишкарев Сергей Николаевич**
103265, г. Москва, ул. Охотный ряд, 1.
Тел. (495) 692-72-71. Тел./факс (495) 692-60-23

Союз нефтегазопромышленников России

Председатель Совета **Шафраник Юрий Константинович**
Президент Союза **Шмаль Геннадий Иосифович**
117997, Москва, Софийская наб., 26/1.
Тел./факс (495) 411-53-33.
E-mail: info@sngpr.ru
www.sngpr.ru

АЛТАЙСКИЙ КРАЙ



Комитет жилищно-коммунального хозяйства города Барнаула

Председатель комитета **Казакс Александр Владимирович**
656049, г. Барнаул, ул. Пушкина, 70.
Тел. (3852) 35-44-98. Тел./факс (3852) 63-64-31

Комитет по дорожному комплексу, благоустройству и озеленению

Председатель комитета **Дементьев Александр Геннадьевич**
656056, г. Барнаул, ул. Льва Толстого, 17.
Тел. (3852) 65-91-54

Комитет по энергоресурсам и газификации администрации города Барнаула

Председатель комитета **Гусев Николай Григорьевич**
656099, г. Барнаул, пр. Ленина, 18.
Тел. (3852) 39-33-44

Управление Алтайского края по жилищно-коммунальному хозяйству

Начальник **Целищев Николай Иванович**
656035, г. Барнаул, пр. Ленина, 8.
Тел. (3852) 63-19-26

Управление Алтайского края по транспорту, дорожному хозяйству и связи

Начальник **Давыдов Виктор Дмитриевич**
656056, г. Барнаул, ул. Анатолия, 81.
Тел. (3852) 35-31-74. Тел./факс (3852) 35-32-03.
E-mail: alt_transport@ab.ru

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ



Главное управление благоустройства и озеленения мэрии города Новосибирска

Начальник управления **Валерий Анатольевич Жарков**
630005, г. Новосибирск, ул. Фрунзе, 96.
Тел. (383) 224-08-07. Тел./факс (383) 211-11-22

Департамент промышленности, инноваций и предпринимательства города Новосибирска

Начальник **Владимир Андреевич Афанасьев**
630099, г. Новосибирск, Красный проспект, 34.
Тел. (383) 227-43-63

Департамент строительства и жилищно-коммунального хозяйства Новосибирской области

Руководитель **Анисимов Владимир Александрович**
630011, г. Новосибирск, Красный проспект, 18, оф. 54.
Тел.: (383) 223-06-06. Тел./факс: (383) 223-54-26
www3.adm.nso.ru

Департамент транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса

Заместитель мэра, начальник департамента **Николай Васильевич Диденко**
630099, г. Новосибирск, Красный проспект, 34, оф. 615.
Тел. (383) 227-42-22

Департамент транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области

Руководитель **Симонов Николай Николаевич**
630011, г. Новосибирск, Красный проспект, 18, оф. 333.
Тел. (383) 210-11-14. Тел./факс (383) 217-94-14

Департамент энергетики, жилищного и коммунального хозяйства города Новосибирска

Заместитель мэра, начальник департамента **Владимир Михайлович Знатков**
630099, г. Новосибирск, ул. Трудовая, 1.
Тел. (383) 222-06-95

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ



ГУ «Центр мониторинга имущества жилищно-коммунального комплекса Омской области»

644043, ул. П. Некрасова, 6.
Тел. (3812) 25-15-89

Департамент городского хозяйства г. Омска

644073, Дианова, 35б.
Директор **Потапов Владимир Дмитриевич**
Приемная: тел. (3812) 71-17-84

Департамент дорожной деятельности и благоустройства администрации г. Омска

Директор **Казимиров Владимир Прокопьевич**
644070, г. Омск, ул. Степная, 73.
Тел. (3812) 20-16-42. Тел./факс (3812) 37-74-43

Министерство промышленной политики, транспорта и связи Омской области

Министр **Горбунов Александр Владимирович**
644002, г. Омск, ул. Красный Путь, 109.
Тел./факс: (3812) 77-04-44.
E-mail: post@minprom.omskportal.ru

Министерство строительства и жилищно-коммунального комплекса Омской области

Министр **Бойко Валерий Петрович**
644043, ул. П. Некрасова, 6.
Тел. (3812) 23-29-41 .
Факс (3812) 23-85-44.
Приемная заместителя министра по ЖКХ
Зурнаджан Галина Максимовна
тел. (3812) 24-48-26

Омская областная организация общероссийского профсоюза работников жизнеобеспечения

Руководитель **Герасимова Лидия Петровна**
г. Омск, пр. Маркса, 4, оф. 327.
Тел.: (3812) 31-00-05, 31-36-25

Региональное объединение работодателей «Союз коммунальных предприятий Омской области»

644043, ул. П. Некрасова, 6.
Тел.: (3812) 23-19-05, 24-70-29

ТЮМЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ



Главное управление строительства и жилищно-коммунального хозяйства Тюменской области

Начальник **Мискевич Евгений Васильевич**
625000, г. Тюмень, ул. Некрасова, 11.
Тел. (3467) 40-00-50. Тел./факс: (3467) 24-75-73.
E-mail: pr@gus-to.ru

Департамент жилищно-коммунального хозяйства администрации города Тюмени

Директор **Зверев Геннадий Николаевич**
625000, г. Тюмень, ул. Урицкого, 27, оф. 307.
Тел. (3452) 46-41-84. Тел./факс (3452) 24-27-65

Правительство Тюменской области

Заместитель Губернатора Тюменской области, член Президиума Правительства **Моор Александр Викторович**
625004, г. Тюмень, ул. Володарского, 45.
Тел: (3452) 46-58-10

ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ - ЮГРА



Департамент по нефти, газу и минеральным ресурсам Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

Директор **Панов Вениамин Федорович**
628007, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Ханты-Мансийск, ул. Студенческая, 2.
Тел.: (3467) 35-30-03, 35-30-02

Департамент развития жилищно-коммунального комплекса Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

Директор **Чепайкин Анатолий Петрович**
628007, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Ханты-Мансийск, ул. Мира, 104.
Тел. (3467) 33-48-32.
E-mail: jkh@admhmao.ru

Дорожный департамент Ханты-Мансийского автономного округа - Югры

Начальник **Галкин Сергей Владимирович**
628001, Тюменская область, г. Ханты-Мансийск, ул. Ленина, 52.
Тел. (3467) 33-16-32.
Тел./факс (3467) 33-19-81

СПРАВОЧНИК НАДЕЖНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

ИНЖЕНЕРНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

«ОмскВодоканал», ОАО

644042, г. Омск, ул. Маяковского, 2. Тел. (3812)53-00-11.
E-mail: office@omskvodokanal.ru www.omskvodokanal.ru

Омская энергосбытовая компания, ОАО (реализация электрической и тепловой энергии юридическим и физическим лицам)

644010, г. Омск, ул. Маршала Жукова, 74/2. Тел. (3812) 23-25-10

«Омскрегионгаз», ЗАО

(региональная компания по реализации газа в Омской области,
входит в группу компаний ООО «Межрегионгаз»
(100% дочернее общество ОАО «Газпром»)

644100, г. Омск, пр. Королева, 1а. Тел./факс: (3812) 65-66-22.
E-mail: info@omskregiongaz.ru www.omskregiongaz.ru

«Тепловая компания», МП

(теплоэнергоснабжение, проектирование инженерных систем)

644116, г. Омск, ул. 24-я Северная, 125а.
Тел.: (3812) 68-21-18, 68-12-31. Тел./факс (3812) 68-12-29.
E-mail: tke@tke.omskcity.com

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Институт системотехники

(проектирование и внедрение узлов учета ТЭР
(тепло, мазут, вода, пар, электричество), систем АСКУ ТЭР и ИТП)

644043, Омск, ул. Красный Путь, 101, оф. 403.
Тел./факс: (3812) 33-15-45, 33-15-49. E-mail: omsis@bk.ru
www.omsis.ru

Проектный и конструкторский институт «Омский Промстройпроект»,
филиал ООО «ПСК «Бизнес Консалтинг» г. Москва
(разработка проектов жилых домов, зданий и сооружений
общественного назначения, разработка генпланов поселков,
микрорайонов, подготовка проектно-сметной документации
для строительства, проектирование инженерных сетей и систем,
проекты реконструкций зданий)

644010, г. Омск, ул. Маршала Жукова, 74/1.
Тел.: (3812) 533-899, 51-10-10, 316-215. E-mail: omskpromst@mail.ru
www.apm2.ru

«ТехноПроект», ООО

(проектирование котельных, вентиляции, отопления промышленных
и общественных зданий, газопроводов, тепловых сетей,
газогенераторов, выполнение проектов ТЭС)

644023, г. Омск, ул. 4-я Транспортная, 60, оф. 104. Тел. (3812) 54-86-42
E-mail: siniza-t-a@rambler.ru
www.tpomsk.ru

МАТЕРИАЛЫ, ТЕХНОЛОГИИ, ОБОРУДОВАНИЕ

«ВИЛО РУС», ООО. Филиал в г. Омске (насосное оборудование)

Тел. (3812) 33-91-74. E-mail: omsk@wilo.ru www.wilo.ru

«Грундфос», ООО. Представительство в г. Омске

Тел. (3812) 25-66-37. www.grundfos.com/ru

«Данфосс», ООО. Филиал (приборы учета и контроля)

644007, г. Омск, ул. Октябрьская, 120, оф. 406.
Тел./факс (3812) 24-54-81, доб. 103. E-mail: 4103@danfoss.ru
www.danfoss.ru

«Компания КРИСТОФЕР», официальный торговый и сервисный представитель концерна KARCHER

(моечное и уборочное оборудование, оборудование для автомоек,
автоматические портальные мойки, клининговое оборудование,
профессиональные моющие средства, сервисное обслуживание
техники KARCHER)

630112, г. Новосибирск, ул. Писарева, 102.
Тел./факс (383)325-40-70. E-mail: sto@kristofer.ru
644016, г. Омск, ул. Семиреченская, 99.
Тел./факс(3812) 355-955. E-mail: omsk@kristofer.ru
www.kristofer.ru

«Новосибирское карьероуправление», ОАО

(добыча строительного камня и производство щебня из различных
пород камня – диабазовых и базальтовых порфиринов, известняков,
гранитов и альбитофиров)

630048, г. Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, 139.
Тел./факс: (383) 314-12-36. Отдел продаж: (383) 314-12-13, 292-84-00.
E-mail: sale@nkuoao.ru
www.nkuoao.ru

«Овенсим», ООО

(инжиниринговая компания)

644046, г. Омск, ул. 5-я Линия, 157а (б/ц «Большевичка»)
Тел./факс: (3812) 37-76-62, 36-89-16.
E-mail: 200181@bk.ru

«ПОЛИПЛАСТИК Сибирь», ООО

(производство и продажа полиэтиленовых труб)

664033, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 257, 10 этаж.
Тел.: (3952)56-22-26, 56-22-28. E-mail: irk@sts-sib.ru
630009, г. Новосибирск, ул. Большевицкая, 101 (бизнес-центр «РИМ»),
оф. 208-210, 2 этаж. Тел. (383) 251-00-25
E-mail: nsk@sts-sib.ru www.sts-sib.ru

«Производственный комплекс ТИРС»

(производство термоусаживаемых муфт для изоляции стыков
трубопроводов в ППУ-изоляции)

141101, Московская область, г. Шелково, ул. Фабричная, 1.
Тел.: (495) 921-13-14, 724-99-63, 795-62-38. E-mail: pktirs@rambler.ru
www.pktirs.ru
Филиал в г. Омске
644007, г. Омск, ул. Фрунзе, 80/ул. Герцена, 18, оф. 903 (ТОК «Флагман»)
Тел. (3812) 51-52-53. Тел./факс (3812) 433-077. E-mail: pktirs.omsk@mail.ru

«Проммаркет», ЗАО (жидкая керамическая теплоизоляция)

644008, г. Омск, ул. Красный Путь, 163, оф. 418.
Тел./факс (3812) 23-47-28. E-mail: prommarketomsk@mail.ru

«СибВена», ООО (производство дорожных знаков)

630091, г. Новосибирск, ул. Мичурина, 12.
Тел. (383) 292-31-73. Тел./факс (383) 360-02-16. E-mail: sibwien@ngs.ru

«Сигма», ООО (научно-техническая компания)

644043, г. Омск, ул. Красный Путь, 163, оф. 210. Тел. (3812) 23-29-75.
E-mail: ntsigma@rambler.ru

«СФИНКС», ООО

(очистка систем трубопроводов отопления и водоснабжения)

644105, г. Омск, ул. 22 Партсъезда, 97П, 2 этаж. Тел./факс (3812) 29-74-54
E-mail: sfinx08@inbox.ru

«ТД «Армснэб», ООО (оптовая и розничная торговля трубопроводной арматурой для отопления, канализации, водоснабжения, газо- и нефтепромышленности)

644065, г. Омск, ул. Нефтезаводская, 50/1, оф. 25.
Тел./факс: (3812) 67-31-59, 67-31-81. Моб. тел. 8-913-970-16-08.
E-mail: armsnab72@bk.ru www.armsnab-om.ru

«Экооптима», ООО (системы биологической очистки бытовых отходов)

644085, г. Омск, пр. Мира, 185/2. Тел.: (3812) 26-75-99, 8-913-972-91-32.
E-mail: info@ecooptima.ru www.ecooptima.ru

«ЭнергоСервисКомплект», ООО

(услуги по очистке систем отопления и водоснабжения,
канализации, теплоснабжения, поверхностей произвольной
конфигурации, экспертиза промышленной безопасности,
внедрение систем водоподготовки)

644011, г. Омск, ул. 3-я Островская, 2, оф. 129.
Тел.: (3812) 331-285, 331-286. E-mail: info@oooesk.ru
www.oooesk.ru

ЭТЛ «Монтажсервисцентр», ООО

(проектирование, монтаж и согласование систем электроснабжения,
пожарной безопасности и видеонаблюдения)

644116, г. Омск, ул. 27-я Северная, 48. Оф. 307-309.
Офис: (3812) 38-40-40, 38-80-89, 38-60-89

МОНТАЖНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

«Центроспецстрой», ЗАО

(нефте- и газопроводы, инженерные коммуникации, земельные работы)

644035, Омск, пр. Губкина, 22/3. Тел.: (3812) 52-59-74, 66-22-17

УПРАВЛЯЮЩИЕ КОМПАНИИ

«ЭЛЕОН», ООО

644046, г. Омск, ул. Маяковского, 74, 1-й этаж.
Тел.: (3812) 47-13-17, 555-777. E-mail: msk@miel-omsk.ru www.eleon.info

ЛАНДШАФТНЫЙ ДИЗАЙН

«Ред Вуд», ООО (ландшафтные работы)

644076, г. Омск, ул. Петра Осьмина, 12-72. Тел.: (3812) 59-41-27, 53-24-94.
E-mail: red.wood@mail.ru www.redwood-ltd.ru

УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Инженерно-строительный институт СибАДИ

644043, г. Омск, ул. П. Некрасова, 10 (ост. «Драмтеатр»).
Тел./факс (3812) 23-74-59

СОДЕРЖАНИЕ

VIP

Поздравления 1

События

События отраслевые 3

Тема номера

ООО «СибДор»: Твердая опора под ногами! 9

Дорожное строительство Урала и Сибири 2009.

Обзор по регионам 10

ООО «СибВена»: Главный знак 17

Капитальный ремонт дорог – реальный путь выхода из экономического кризиса.

К постановке вопроса 18

Вопросы страхования строительных рисков

объектов дорожного хозяйства 24

Информационные технологии управления ресурсами

при эксплуатации муниципальных объектов внешнего благоустройства 26

Инженерные коммуникации

Очистка трубопроводов. Обзор методов 29

ООО «СФИНКС»: Очистка трубопроводов

с применением гидромагнитных систем 31

Частный интерес

Система отопления частного дома: шаг за шагом 32

Ландшафтный дизайн

Fountain Promenade at Chapultepec Park. Mexico City, Mexico 34

Справочная информация

Справочник отраслевых общественных организаций и органов управления 38

Справочник надежных организаций 39

№ 4 (5) 2009



КОММУНАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ОКТАБРЬ-НОЯБРЬ 2009 г.

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации: ПИ №ФС77-32159 от 9 июня 2008 г.

Издатель: О. В. Сорокина
Руководитель редакционной группы и подготовки текстов: Д. В. Банников
Менеджеры: И. В. Кутепова, Т. Г. Аноприенко, Н. Б. Штоль, И. В. Попкова

Дизайн и верстка: Т. М. Пичугова
Офис-менеджер: В. А. Трофимова

Адрес издательства:
644042, Омск, пр. Маркса, 20, оф. 208, 209.
Тел./факс (3812) 315-662
Тел. (3812) 376-544
e-mail: aisom@mail.ru

Архив журналов на новом сайте
www.ids55.ru

Отпечатано
в ООО «Издательский дом «ВОЯЖ»»,
630048, г. Новосибирск,
ул. Немировича-Данченко, 104.
Тел. (383) 314-63-89.
Номер заказа 24238

Тираж 3000.
Подписано в печать 14.10.2009 г.

Редакционная политика:
Точка зрения редакции не всегда совпадает с мнением авторов опубликованных материалов.
Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов и качество печати

География доставки: отраслевые организации и органы управления нефтегазового, энергетического, дорожного и коммунального комплексов Омска, Новосибирска, Барнаула, Тюмени, Ханты-Мансийска, Сургута, Нижневартовска, Челябинска; профильные Комитеты Государственной Думы, Союз нефтегазовой промышленности России и Союз коммунальных предприятий России



ФИЛИАЛ ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

ОМСКИЙ ПРОМСТРОЙПРОЕКТ ПРОЕКТНЫЙ И КОНСТРУКТОРСКИЙ ИНСТИТУТ

ООО «ПСК «БИЗНЕС – КОНСАЛТИНГ»,
г. Москва, Путевой проезд, 22, www.pkipsp.ru, тел. (495) 66-22-306
Региональное представительство: Институт «Омский Промстройпроект»
644010, г. Омск, ул. М. Жукова, 74/1, 1-й этаж,
тел. (3812) 53-30-56, факс (3812) 53-30-68, e-mail: gppki@bk.ru



Проектный и конструкторский институт «Омский Промстройпроект» – это современная организация, укомплектованная отличными специалистами и специальным оборудованием для грамотного и профессионального решения вопросов по:

- проектированию сетей и инженерных систем
- проектированию реконструкций зданий
- территориальному проектированию
- разработке генеральных планов городов, поселков и микрорайонов
- проектированию зданий и сооружений различного уровня сложности и назначения
- подготовке ПСД для строительства
- строительству
- землеустройству



МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ОПЫТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

BE > THINK > INNOVATE >

Здесь есть Грундфос – значит, здесь будет резервная энергия

Выбрать лучшее в своем классе, повысив при этом энергоэффективность объекта, вам поможет насос MAGNA.

MAGNA – это умный насос, который экономит до 70% энергии.

Насос автоматически адаптируется к условиям и выбирает наиболее экономичный режим работы.

Он оснащен функцией компьютерной диспетчеризации и не требует дополнительного обслуживания.

Насос Magna – универсален, он применяется в системах отопления и кондиционирования.



Grundfos. Технология свободы.

Представительство ООО "ГРУНДФОС"
в г. Омске: тел. (3812) 25-66-37

Розничная продажа через сеть дилеров
см. страницу в Интернете

www.grundfos.ru

Универсальный
циркуляционный насос
Magna



GRUNDFOS 