

АВГУСТ 2012

№4

Т Р А Н С П О Р Т Н Ы Й
К О М П Л Е К С
К Р А С Н О Я Р Ь Я

информационно-аналитический журнал

ИГРА В КАРТЫ ПО-НАУЧНОМУ

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ
СИБИРИ



ВОДИТЕЛЬ –
ЭТО ПРЕСТИЖНО



СОДЕРЖАНИЕ

Анна ЗОЛОТАРЕВА

Дороги жизни

стр. 4

Александр ХОХЛОВ

**Новые технологии.
Основные направления**

стр. 8

Ольга СТАРЫНИНА

Игра в карты по-научному

стр. 10

Новости

стр. 12

Анна ИЛЬИНА

Водитель – это престижно

стр. 14

Елена АВРАМОВА

Тише едешь – живее будешь

стр. 18

Лана БАЙКАЛОВА

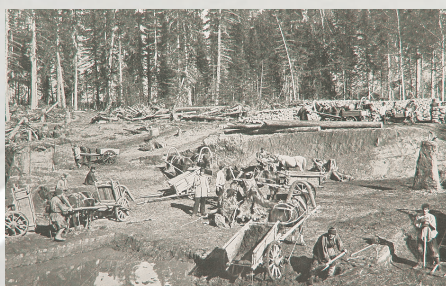
Зона комфорта

стр. 20

Олег АДМАЕВ

Второе рождение Сибири

стр. 21



информационно-аналитический журнал



Издатель ООО «Автомобильно-транспортная газета»
Главный редактор Эдуард АЛБОРОВ

Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, пр. Мира, 30, корп. 1, офис 510,
а/я 25533. Тел./факс (391) 227-27-27, 227-94-27, e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан в ООО «Издательская группа «Все, всем, всем!», 660062, ул. Высотная, 2
Объем 24А4. Тираж – 999 экз.
Время подписания в печать 4.09.2012 в 16.00. Цена свободная

ДОРОГИ ЖИЗНИ

В 2012 году объем государственной поддержки бюджетов субъектов Российской Федерации по строительству (реконструкции) подъездов к сельским населенным пунктам составит 6 млрд. рублей. Целевой показатель, установленный подпрограммой «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», предусматривает прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием на 230 населенных пунктов.

По результатам рассмотрения предложенных администрациями субъектов Российской Федерации и Минсельхозом России объектов Росавтодором по согласованию с Министерством транспорта России и подготовлен Сводный перечень на 2012 год.

Предусмотрено осуществить:

- софинансирование расходных обязательств 36 субъектов;
- построить (реконструировать) 187 объектов мощностью 416,234 км, в том числе 242,19 пог. м искусственных сооружений на них;
- обеспечить соединение 187 сельских населенных пунктов, в которых постоянно проживает около 66 тысяч жителей.

По информации Федерального дорожного агентства
Министерства транспорта Российской Федерации



Вот уже почти месяц жители Новой Соксы, которая находится в Назаровском районе, при подъезде к своей деревне испытывают некоторые трудности. Впрочем, никто из них на это не жалуется: во-первых, это ненадолго, а во-вторых, такие «неудобства» даже в радость. Еще бы! Вечно проблемная, годами находившаяся в состоянии «до первого дождя» небольшая проселочная дорога наконец-то дождалась строителей.

Стимул к развитию

С утра до вечера здесь работают бульдозеры и экскаваторы, деловито снуют туда-сюда большегрузные «КамАЗы» и «Ховы» – идет реконструкция. После нее аварийная трасса из «направления» превратится в полноценное инженерное сооружение, построенное по всем правилам дорожного искусства. С укрепленным георешеткой земполотном, с отсыпанными откосами, с широкой проезжей частью. И хотя в соответствии с проектом она будет не асфальтобетонной, а выполненна в так называемом переходном – гравийном – типе покрытия, по ней можно будет легко проехать в любую погоду и в любое время года.

Подъезд к Новой Соксе – всего лишь один из объектов федеральной программы, реализация которой

началась в этом году. В ее основу положена простая и понятная мысль: там, где есть дороги, есть жизнь. Согласны с ней, в первую очередь, жители небольших населенных пунктов, к которым далеко не всегда можно добраться без проблем. Нет хорошей дороги, и села постепенно приходят в запустение. Вязнут в грязи или снегу не успевающие к больным «скорые», из-за отмены школьных автобусов неделями не учатся ребятишки, пустеют прилавки магазинов... Нет дороги – нет возможности вывозить на реализацию производимую продукцию, а значит, не будет и работы.

К сожалению, в последние десятилетия сельским дорогам в России уделялось незаслуженно мало внимания: в первую очередь строились и ремонтировались трассы на основных направлениях, с интенсивным движением. Поэтому появление на федеральном уровне программы, направленной на модернизацию дорожной инфраструктуры в сельской местности, в крае было воспринято очень позитивно.

– Федеральная программа реконструкции и развития сельских автодорог – важное и своевременное решение государства, – считает министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. – Главное – к проблеме подошли, она обозначена, намечены пути ее решения. Потребность в реконструкции подобных сельских дорог в нашем регионе очень велика, работы – на несколько лет вперед. Не один десяток населенных пунктов, по сути, отрезан от сети автодорог. Если там и есть проезд, то он до первого дождя или первого снега. Пусть после

реконструкции это будут не самые современные дороги, важно другое – по ним можно будет комфортно проехать, и они дадут стимул к развитию сельского хозяйства.

Перспективы – это важно

Как и у всякой целевой программы, у этой также имеются свои ограничения и условия, на основании которых та или иная трасса из несчетного количества российских сельских дорог и дорожек имеет шанс попасть в ее зону действия. Решением федерального правительства определено три основных параметра, влияющих на включение объекта в список на реконструкцию: численность жителей в населенном пункте не должна быть меньше 125 человек; расстояние от существующей сети автодорог – не превышать 5 километров; населенный пункт должен иметь перспективу развития с точки зрения сельского хозяйства.

С ограничением по населению все понятно: ни у государства, ни у края, к сожалению, пока нет возможности построить хорошие дороги ко всем малонаселенным деревенькам и хуторкам – слишком накладно. В Новой Соксе, раз уж мы взяли ее в качестве примера, проживает около 250 человек, при этом число жителей пусть медленно, но все-таки увеличивается. Даже за короткий промежуток времени, который прошел со времени подачи заявки на реконструкцию автодороги, население выросло: у кого-то родились детки, а кто-то, узнав, что совсем скоро появится хорошая трасса, решил переехать сюда на постоянное место жительства.

Не вызывает вопросов и производственный критерий: дороги, какую бы важную социальную функцию ни выполняли, требуют серьезных капитальных вложений.





Деньги же надо вкладывать в будущее, а не просто зарывать в землю только потому, что их наконец-то выделили. Если есть работающие и развивающиеся производства, то все затраты оправданы и со временем обязательно окупятся. В этом отношении перспективы Новой Соксы не вызывают сомнений: в деревне действует отделение ЗАО «Крутоярское» – одно из крупнейших сельхозпроизводств Назаровского района, по праву считающегося житницей Красноярского края.

– Вы посмотрите, кругом поля, – глава района Александр Шадрин поводит рукой. – Все засеяно, зерно за лето налилось. Есть здесь и ферма, коровки молочко дают... В селе живут механизаторы и доярки, ходит рейсовый автобус, ребятишек в школу возят. Перспективы очень хорошие. Для Новой Соксы это и впрямь «дорога жизни».

Маловато будет

На третьем критерии – назовем его «дорожный» – остановимся подробнее. Поскольку программа федеральная, то и условия для всех регионов в ней обозначены одинаковые, но... Широка страна Россия, и если в ее европейской части с большим числом сел, деревень и поселков 5 километров – осязаемое расстояние, то Зауралье этим похвастаться, увы, не может.

– В Сибири и на Дальнем Востоке плотность населения не очень высокая, расстояния от опорной сети автодорог или до других сел и деревень бывает и 10, и 15 километров, и даже больше, а жителей – меньше, чем требуется, – говорит Сергей Еремин. – Сейчас мы ведем переговоры с Федеральным дорожным агентством и Министерством

транспорта Российской Федерации о пересмотре параметра удаленности для таких регионов, как наш край, являющийся второй по площади территорией в стране. На первом этапе хотя бы до 10 километров, а в идеале – до 15. Тогда мы могли бы более массово войти в эту программу.

К слову сказать, на этом вопросе Сергей Васильевич в своем выступлении на конференции в Якутске сделал отдельный акцент. Встреча, состоявшаяся 25–28 июля в столице автономной республики Саха, собрала руководителей Министерства транспорта России и региональных министерств, представителей территориальных органов управления автомобильными дорогами. Понятно, что решение проблемы протяженности автодорог во многом зависит от возможностей федерального бюджета – он не бездонный, но важно, что Еремина услышали. К заявлению красноярского министра присоединились представители Иркутской области и Приморского края, сейчас оно находится в стадии рассмотрения.

Также министерство транспорта края совместно с Федеральным дорожным агентством и Минтрансом России ведет работу над списком объектов для реконструкции на следующий год. Список уже составлен, но еще не утвержден, поэтому говорить о том, что же именно будет сделано в 2013 году, пока рано. Планируется, что работы продолжатся в Назаровском районе, в частности, в список внесен еще один участок трассы на Новую Соксу, ожидается

появление строителей на дорогах Пировского, Ужурского и Канского районов.

– Важно, чтобы жители края приняли самое активное участие в составлении и обсуждении объектов для реконструкции и ремонта, – считает Сергей Еремин. – Да, решения принимаем мы, но эти решения должны быть не только поддержаны людьми, но и, самое главное, ими же инициированы. Участие населения в реализации федеральной целевой программы переоценить трудно: кто, как не сельчане, лучше других знает, какие дороги нужны им в первую очередь.

Качество гарантируем

Естественно, рассказывая о реконструкции дороги, невозможно обойти вниманием дорожников, которые ею занимаются. Контракт на работы на подъезде к Новой Соксе заключен с одной из крупнейших дорожных организаций края – ООО «ДПИМК «Ачинская». Слово его генеральному директору Юрию Лебедеву.

– К работам мы приступили сразу после подписания договора, – говорит Юрий Александрович. – Работы идут уже более полумесяца, и нет сомнений, что в сентябре, то есть точно в срок, все будет готово. Уже в соответствии со всеми требованиями уложено земполотно, идет отсыпка щебня крупных фракций – «скалы». Работы ведутся в течение всего светового дня: важно успеть отсыпать дорогу в крупном щебне до осенних дождей, а потом даже непогода не помешает нам мел-



ким щебнем «навести лоск». Объем щебня, который требуется для покрытия, – 18 тысяч «кубов», а в общей сложности вместе с земполотном сюда будет уложено примерно 50 тысяч кубометров. С материалами и их доставкой проблем нет – у нас собственные карьеры, отличный технический парк, укомплектованный самой современной техникой отечественного и зарубежного производства. Как бы ни была высока социальная значимость этой дороги, уникальности с точки зрения дорожника у нее нет. Это стандартный объект, дорога IV категории.

И все-таки Юрий Александрович немного лукавит: для него подъезд к Новой Соксе тоже имеет особое значение. Дело в том, что его ДПМК создавалась еще во времена Советского Союза – специально для строительства сельских дорог. 23 года назад, с развалом СССР, все работы на сельских дорогах прекратились.

– Начало реализации федеральной целевой программы – это хороший знак не только для сельчан, но и для нас, строителей, – говорит Лебедев. – Кроме этого подъезда, других сельских дорог у нас пока нет, но мы будем только рады, если они появятся.

В соответствии с проектом дорожники спрямили трассу и «подняли» над землей – теперь ее даже в самую лютую зимнюю метель не будет заносить снегом. Также здесь произведено уширение земляного полотна, проводится устройство водопропускных труб и дорожной одежды переходного типа. Постоян-

но здесь живет и работает около 70 человек: на окраине деревни стоит несколько вагончиков, где живут рабочие. Временная база тоже оборудована по всем правилам: есть и небольшая банька, и собственная столовая.

После того как дорога будет принята государственной комиссией, она поступит на содержание коллегам Лебедева – дорожникам ГП КК «Ачинское ДРСУ», руководит которым Александр Петров.

– Наше предприятие также принимает участие в реализации федеральной целевой программы по реконструкции и модернизации сельских автодорог и уже ведет аналогичные работы на подъезде к Большой Сосновке, – рассказывает Александр Александрович. – Протяженность участка у нас меньше, чем у ДПМК, – 2,45 км. Объемы работ выполняются согласно графику. Самое главное – мы тоже «вышли из земли», и осенняя погода уже не будет нас сдерживать. Дорогу сдадим в срок и с хорошим качеством.

Дорожная организация Петрова – одна из старейших в крае. Недавно она официально отметила 30 лет – к этому периоду относятся самые ранние сохранившиеся в архивах документальные свидетельства о работе ДРСУ. Историю же свою предприятие ведет с 1951 года, с тех времен, когда дорожная отрасль в силу своей стратегической значимости относилась к НКВД.

– У нас богатая история, хорошие традиции, – с гордостью говорит Петров. – Но мы не столько



строительная организация, сколько ремонтно-строительная. Основная обязанность – это содержание, а ДПМК, считающаяся одним из лучших краевых предприятий в сфере строительства автодорог, на период реконструкции взяла на себя часть объемов. Госэкспертизы ни мы, ни ДПМК не боимся и гарантировать качество можем уже сейчас.

Цена вопроса

Ну, и напоследок несколько слов о том, насколько же дорогое это «удовольствие» – строительство сельских дорог. В текущем году по России на эти цели выделено 6 млрд. рублей. Субсидии Красноярскому краю составили 119 млн. рублей. Финансирование программы – паритетное, краевая доля – 138 млн. рублей.

В программе развития сельских дорог, в разработке которой активно принимало участие правительство края, в нашем регионе в этом году будет реконструировано четыре объекта общей протяженностью около 11 километров. Кроме Новой Соксы, отремонтированные подъезды появятся в Большой Сосновке (это тоже Назаровский район), Терехте (Ужурский район) и Ямской (Балахтинский район). Конечно, четыре реконструированные трассы совершенно не покрывают потребности края в сельских дорогах, но и назвать их «каплей в море» язык не поворачивается. К тому же это только начало. Придет следующий год, и настанет черед других дорог, которые с таким же нетерпением ждут ремонтников и строителей, что и дорога на Новую Соксу.

Анна ЗОЛОТАРЕВА





НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

В последнее время, несмотря на финансовые и административные трудности, на дорогах страны заметно активизировалась инновационная деятельность. Подрядчики с успехом осваивают передовые технологии, материалы и разработки. По примеру других стран Росавтодор начал работу по созданию федеральной системы внедрения инноваций в дорожном строительстве. Чем вызвана такая активизация, как она выражается и к чему ведет?

Технологический застой в дорожной отрасли стал следствием особенностей нашей административно-бюрократической системы. Во-первых, любую инновацию необходимо согласовывать с госэкспертизой. Это

является единственным способом внедрения западных технологий. При этом под каждую технологию нужно разрабатывать соответствующие нормативы, те же ТУ, СТО, что отнимает немало временных и финансовых ресурсов. Во-вторых, наша система техрегулирования пока не соответствует актуальным требованиям отрасли.

Тем не менее, несмотря на все препоны, количество инноваций при реализации проектов транспортной инфраструктуры неуклонно растет. Наиболее востребованными становятся комплексные инновационные решения, позволяющие увеличить надежность дорожных конструкций при предельных транспортных нагрузках и природно-климатических воздействиях. Если брать крупные, емкие технологии, то, например, на значимых трассах широко используется ресайклинг, когда основание устраиваются из материала старых дорожных одежд, переработанных фрезами, или ресайклерами. Такая технология повторной переработки позволяет создавать крепкое основание для нового покрытия при значительной экономии времени и бюджета.

Весьма перспективным инновационным направлением становится внедрение жестких оснований с вяжущими на основе цемента или ему подобных материалов (зола, шлам, известь) вместо битума. Эта технология позволяет строить надежные скоростные дороги с непривычно большим для нас сроком службы в соответствии с мировыми стандартами.

О геосинтетике можно уже и не говорить. Эти материалы быстро из новинки перешли в разряд традиционных и повсеместно всеми применяемых.

Что нас ждет в ближайшее время? В сложившихся условиях естественного отбора дорожники вынуждены играть по правилам, которые диктует действительность, и поэтому, чтобы выжить, обречены на применение новых технологий, внедрение современных механизмов и материалов.

Куда движется наша отрасль? На последней выставке СТТ-2012, которая прошла в Москве в конце мая, стал еще более заметен уклон на использование малой техники для ремонта и содержания автодорог. Может, это как раз связано с

малыми объемами работ. Например, компания «Меркатор-сервис» (Смоленск) предложила широкую линейку распределителей ПГМ, начиная от ручных распределителей на тележках с бункером до 70 литров. Есть распределители, навешиваемые подобно лодочному мотору на задний борт пикапов и грузовичков с объемом бункера до 0,3 куб. м. Есть распределители емкостью до 1,5 куб. м, устанавливаемые в кузова пикапов и более объемное оборудование до 12 кубов для больших самосвалов.

Большой интерес у публики вызвал маленький колесный асфальтоукладчик AFW 150G, предлагаемый фирмой «Амманн». Он имеет собственный вес 940 кг, бункер на 1200 кг и раскладывает асфальт слоем толщиной от 5 до 100 мм и шириной 800-1300 мм. Такая машинка идеальна на ямочном ремонте и укладке тротуаров. Различные фирмы предлагают мини-экскаваторы и катки, ручные мототраншеекопатели.

Развивается и тематика внедрения «холодных» технологий. В этой части предлагаются различные сорта синтетической фибры для повышения прочности асфальтобетона и цементобетона, новые виды пропиток для их поверхностного укрепления, «холодные» ремонтные асфальтовые смеси.

Что касается фибры, то ее опытное использование при ремонте асфальтобетонного покрытия в Большемуртинском районе в прошлом году показало реальный рост таких важных физико-механических характеристик уложенного асфальтобетона, как сцепление при

сдвиге при температуре 50 градусов и предел прочности при сжатии при температуре 50 градусов. Результатом этого явилось более широкое внедрение в этом году фибры Forta производства США на участке 130-131 км автодороги Красноярск – Енисейск. Работы выполнены ГП КК «Большемуртинское ДРСУ».

Пропитка ReclamaIt в течение ряда лет испытывалась на наших дорогах ООО «Бриз-2001» для улучшения адгезии горизонтальной разметки к покрытию. Результаты испытаний стали приятной неожиданностью даже для производителей пропиточных материалов – фирмы CrafcO. В этом году ГП КК «Ачинское ДРСУ» выполнило работы по укреплению пропиткой ReclamaIt 1 км деградировавшего слоя покрытия на автодороге Горный – Орловка.



Результаты наблюдений за состоянием омоложенного покрытия лягут в основу решения о дальнейшем использовании пропитки на наших дорогах.

Холодный асфальт на основе гелеобразного БАГ-модификатора, выпускаемого бийским ООО «Алтай-

спецпродукт», уже третий год широко используется на дорогах края при выполнении ямочного ремонта. Простота использования БАГ-асфальта и высокая эффективность ремонта были по достоинству оценены нашими дорожниками. С прошлого года это стали охотно применять и городские дорожные организации. Первыми производство такого асфальта освоило ГП КК «Балахтинское ДРСУ». Сегодня холодный асфальт стали также выпускать их коллеги из Ачинска.

В ближайших планах у нас внедрение теплого асфальта на основе шведской добавки REDISSETTMWMX при устройстве верхнего слоя покрытия автодороги Мотыгино – Широкий Лог. Это перспективная технология именно для наших условий. Увеличив стоимость тонны асфальтобетонной смеси на сотню другую рублей, можно реально сэкономить на нагреве инертных и вяжущих, а самое главное – получить возможность качественно уложить и, не торопясь, уплотнить асфальт при пониженных температурах.

Понятно, что у каждой дорожной организации свои финансовые, технические и кадровые возможности. С учетом этого и нужно подходить к выбору новинок для внедрения. Повторюсь, хотим мы этого или нет, но от новых технологий нам не уйти.

*Александр ХОХЛОВ,
начальник отдела производственно-технического контроля
краевого управления автодорог*

Жидкие дороги

Группа студентов Западного резервного университета Кейза из Кливленда в рамках конкурса юных инженеров, проводимого французской компанией Saint-Gobian, завоевала первое место за очень оригинальное решение – как бороться с выбоинами на дорогах.

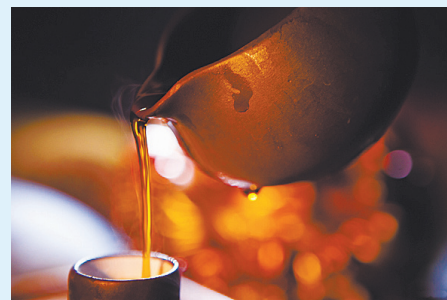
Студенты предложили использовать неньютоновскую жидкость. У этого класса материалов вязкость меняется в зависимости от градиента скорости, что делает их не только любимым объектом для демонстрации чудес науки, но и перспективным материалом для применения в самых различных областях. Некоторые из неньютоновских жидкостей (дилатантные) способны растекаться, но моментально твердеют, например, при ударе молотком. Именно это свойство и решили использовать будущие инженеры: в отсутствие внешнего давления жидкость растекается, заполняя яму и образуя гладкую поверхность. Но как только на нее наезжает колесо автомобиля, она моментально превращается в твердую, как асфальт, субстанцию.

Жидкость, которую решили использовать инженеры, содержит огромное количество твердых

частиц, трение между которыми при быстром смещении резко возрастает. После подбора оптимального размера частиц порошком заполнили непроницаемые мешки, усиленные прочнейшим кевларом. На месте осталось лишь добавить нужный объем воды.

Идея прошла успешные испытания на дорогах Кливленда: мешки благополучно выдержали неделю «работы» на весьма оживленной магистрали. Авторы идеи полагают, что они послужат замечательным средством для дорожных служб, которые смогут быстро латать выбоины, скажем, в холодное время года – с тем чтобы при наступлении теплой сухой погоды отремонтировать дорогу по-настоящему.

По материалам журнала «Популярная механика»



Уже много писали о преимуществах транспортной проездной карты. В ноябре 2010 года она была введена в действие, и сегодня в Красноярске уже десятая часть горожан пользуется ее преимуществами – всего было продано более 100 тысяч экземпляров.



Плюс на плюс дает плюс

Не сразу, но красноярцы оценили ее плюсы: стоимость проезда на рубль дешевле, удобство и быстроту обслуживания, не надо носить мелочь в кармане, можно контролировать передвижение детей, а также планировать семейный бюджет, серьезно выигрывая на транспорте. Только один факт: с момента ввода транспортных карт – то есть за два неполных года – красноярцы сэкономили на проезде в общественном транспорте 26 миллионов рублей!

Что касается приобретения – то с ним тоже проблем нет. Купить карты можно во всех почтовых отделениях, в офисах ООО «Телекомсервис», которые находятся в отделениях ОАО «Сибирьтелеком», супермаркетах «Командор», гастрономах «Красный Яр» и «Каравай». Пополнить карту можно в почтовых отделениях города, в ООО «Телекомсервис» и терминалах «Платежка». Минимальная сумма пополнения, с которой не взимается комиссия, – 350 рублей, стоимость карты – 100 рублей. Проверить остаток денег на карте можно у кондуктора или на сайте www.krasinform.ru.

Оценили удобство карты и перевозчики. Во-первых, благодаря им повысился уровень культуры обслуживания, что для нашего города имеет особое значение, и миними-

зировано количество конфликтов с пассажирами. Во-вторых, при использовании карт исключаются злоупотребления кондукторов и водителей при оплате проезда. В-третьих, они позволили внедрить гибкую систему скидок для пенсионеров и школьников.

Немаловажно и то, что подделка проездного билета исключена, а возможность точно просчитать количество перевезенных пассажиров позволяет планировать маршруты и график перевозок. Перевозчики – владельцы маршруток имеют возможность авансирования своих расходов: они получают средства в счет будущих перевозок, что им экономически выгодно. Заработную плату кондукторы и водители получают нынче по фактическому объему работ.

Удобна эта система и для органов власти: появляется возможность планировать пассажирский поток, средства компенсации для льготников используются целенаправленно. Увеличивается доля безналичных перевозок, что делает экономику прозрачной, исключает злоупотребления и обман со стороны перевозчиков, тормозит рост тарифов, то есть цены на билеты, позволяет привлекать в отрасль новые денежные средства за счет новых групп пассажиров: предприятий, ведомств других территорий. Что и говорить, достоинств у транспортных карт масса.

Что же касается социальных карт (не путать с транспортными!),

они в нашем крае были введены в 2008 году и сегодня имеют широкое хождение на 28 территориях края. Уже выдано около 400 тысяч социальных карт, из которых ежемесячно 170 тысяч используются для оплаты льготного проезда в общественном транспорте. Планируется расширение проекта на оставшиеся 33 муниципальных образования края, большие и малые города.

ГЛОНАСС для перевозчиков

Социальная карта выходит за границы внутригородских перевозок: разработана и внедряется схема, позволяющая применять социальные карты на пригородных автобусах. Новый способ автоматизированного учета проезда льготных категорий граждан по социальным картам проходит обкатку на маршруте № 191 Железногорск – Красноярск. Дело в том, что, по сравнению с учетом проездов по социальной карте в городском транспорте, в учете поездок на пригородных маршрутах есть небольшой нюанс: цена на билет разная – от точки А до точки В. Фиксирует места посадки и высадки пассажира с социальной картой и в точности считывает дальность проезда держателя карты система «ГЛОНАСС», в результате чего перевозчику будет начисляться соответствующий размер оплаты за выполненную перевозку в соответствии с действующим тарифом.

В течение двух месяцев новая

ИГРА В КАРТЫ ПО-НАУЧНОМУ

схема проходит апробацию, устраняются мелкие недочеты, система совершенствуется. С 1 апреля будущего года планируется ввести ее на пригородных автобусах – вначале Красноярска, а потом и в других районах края. Теоретическую часть этой программы разработал Краевой центр коммуникации мониторинга и диспетчеризации – филиал предприятия «Красноярскавто-транс», которое создано и занимается развитием системы транспортных социальных карт.

Идею и техническую реализацию автоматизированной системы учета проезда льготных категорий граждан по социальным картам на пригородных маршрутах придумали и реализовали специалисты ГП КК «Красноярскавтотранс» совместно с процессинговым центром ЗАО «КрасИнформ» при помощи крупнейшего оператора систем мониторинга на базе «ГЛОНАСС» – ООО «Краевой центр коммуникаций».

Какие выгоды несет в себе применение этой системы на пригородном транспорте? Теперь кондукторам не придется вручную вписывать данные льготного удостоверения, заносить их в реестр, а контролерам – проверять сведения. Исключаются ошибки в реестрах перевозчика, облегчается деятельность проверяющих органов – отделов социальной защиты населения. Аналогов подобной системы в России нет. В Новосибирской и Челябинской областях существует учет проездов по социальным картам на пригородных маршрутах, но без системы «ГЛОНАСС».

Впереди России всей

Предприятие «Красноярскавто-транс», занимающееся внедрением новых технологий в области городских и пригородных перевозок, существует более десяти лет. По мнению заместителя директора Вячеслава Ерошевича, за это время оно достигло определенных успехов. Налицо рост количества транспортных и социальных карт. Как следствие повышение эффективности городского пассажирского транспорта: увеличение доходов перевозчиков на 15%; увеличение выручки с каждого маршрута на 10%; экономия государственных средств на 30% за счет

точного учета льготных категорий граждан; исключение финансовых махинаций и хищений выручки – на 10%. В конечном же итоге – повышение культуры обслуживания и даже увеличение пассажиропотока за счет лояльности пассажиров. Ездить стало спокойнее и удобнее, конфликтов меньше и экономия денег больше.

«Красноярскавтотранс» на достигнутом не останавливается. По инициативе губернатора Красноярского края Льва Кузнецова и по поручению министерства транспорта края ГП КК «Красноярскавтотранс» ремонтирует старый автовокзал в Минусинске. Необходимость такого преобразования назрела давно: здание настолько разрушено, что открыт только кассовый зал. В следующем году преобразованный и внешне, и внутренне автовокзал, отремонтированный по современному архитектурному проекту, примет первых посетителей. Здесь откроются новый кассовый зал, зал ожидания, кафе, появится большая пристройка. Жителям Минусинска и гостям города в залах пригородного автовокзала будет приятно и комфортно.

Еще один проект – участие в качестве организатора Всероссийского конкурса водителей автобуса, который пройдет в Красноярске с 19 по 21 сентября и также будет способствовать повышению культуры обслуживания на общественном транспорте.

В ближайших планах предприятия: внедрение универсальной карты, которая даст возможность оплачивать не только проезд, но и различные услуги – ЖКХ и другие, получать справки без очередей в кабинеты и пр.

Что и говорить, на общественном транспорте Красноярского края новые технологии находят все более широкое применение, и здесь мы на уровне, а кое в чем даже впереди многих регионов России.

Ольга СТАРЫНИНА



Реконструкция автовокзала в г. Минусинске

За транспортом следят из космоса

Председатель правительства края Виктор Томенко проконтролировал работу краевой системы мониторинга транспортных средств, задействованных в перевозке школьников, выполнении пригородных и междугородных маршрутов, оказании скорой медицинской помощи на территории Красноярского края.

Премьер-министр встретился с работниками диспетчерской службы Краевого центра коммуникаций, которая круглосуточно следит за передвижением транспорта, оснащенного системой спутниковой навигации. К ней подключено 1439 единиц транспорта, в том числе 654 школьных автобуса, 664 пригородных и междугородных автобуса, 116 автомобилей скорой медицинской помощи, 5 речных пассажирских судов. Председатель правительства посмотрел, как работает оборудование, – на мониторе диспетчерского компьютера виден весь маршрут и даже скорость движения каждого объекта. В качестве примера водитель одного из автобусов нажал тревожную кнопку, информация об этом происшествии сразу появилась на экране.

Затем Виктор Томенко провел совещание по дальнейшему развитию системы и расширению использования в крае результатов космической деятельности. По словам министра транспорта Сергея Еремина, Краевой центр коммуникаций достаточно успешно выполняет функцию мониторинга транспортных средств, осуществляющих пассажирские и школьные перевозки.

– Несмотря на то, что краевая система мониторинга транспортных средств является одной из лучших в стране, нужно продолжать заниматься ее наполнением и совершенствовать возможности, – уверен Виктор Томенко. – Используя и развивая навигационно-информационные технологии на транспорте, мы повышаем безопасность всех видов перевозок в крае, улучшаем экономику предприятий, а также сокращаем время принятия необходимых решений в случае происшествий.

Диалог с государством

31 августа министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин принял участие в совещании, посвященном вопросам развития транспортного комплекса Сибири, проходящего в Новосибирске.

Обсудить транспортный комплекс Сибирского федерального округа в Новосибирск приехал министр транспорта РФ Максим Соколов. Этот факт, по мнению участников совещания, говорит о том, что государство готово участвовать в конструктивном диалоге с регионами, что в перспективе позволит решить многие проблемы.

Выступая с докладом, Сергей Еремин рассказал о состоянии внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, воздушного транспорта Красноярского края, а также тарифного регулирования на транспорте, и предложил пути решения проблем. В частности, озвучил предложения по обновлению общественного пассажирского транспорта, механизму обновления наземных и водных транспортных средств, программу реновации парка региональных воздушных судов, развития аэропортового комплекса, Ангаро-Енисейского кластера, Северного морского пути и железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона Транссибирской магистрали.

Свое внимание Сергей Васильевич акцентировал на проблеме нормативно-правового регулирования на автомобильном транспорте России.

– Нормативная правовая база не соответствует современному состоянию и интенсивному развитию автомобильного транспорта. Органы исполнительной власти вынуждены использовать документы 1981 года. Необходимо разработать комплексный документ, устанавливающий правила и стандарты перевозки пассажиров на автомобильном и городском электрическом транспорте, – сказал министр транспорта края.

Дворы – под народный контроль

Жители Красноярска могут оставлять информацию о нарушениях при проведении ремонта дворовых территорий на сайте krasroad.ru, который разработан молодежным правительством Красноярского края и получил активную поддержку министерства транспорта края. На этом ресурсе любой пользователь может оставить информацию о нарушениях при проведении ремонта и строительстве дорог, рассказать

про отсутствие временных знаков, ограждений, спецодежды у рабочих, укладку асфальтобетона в непогоду, оставленный строительный мусор по окончании работ и так далее. Все заявления о нарушениях рассматриваются командой проекта, после чего передаются заказчику работ. Так, за прошлый строительный сезон в результате работы проекта недобросовестных подрядчиков оштрафовали почти на 100 тыс. рублей и обязали переделать около 1 тыс. кв. м асфальтобетонного полотна.

В 2012 году на ремонт дворовых территорий из краевого бюджета выделено более 300 миллионов рублей. Проведен срез по ремонту дворовых территорий Советского района Красноярска. В результате обследования 55 объектов выявлено 12 нарушений, информация о которых передана в администрацию района.

– Ближится окончание строительного сезона, а значит, в скором времени начнется сдача работ. В этом году будет отремонтировано и сдано около 180 дворов – это очень большая цифра. Считаю, что жители города, как никто другой, заинтересованы в высоком качестве выполнения работ, и в их силах на это повлиять, – отметил руководитель проекта «Наши дороги: krasroad.ru» Владимир Зубенко.

«Солнечный» знак

На 17 км автодороги Красноярск – Железногорск появился электронный знак обратной связи с водителем, работающий в режиме радара. Данные о скорости проезжающих машин и интенсивность транспортного потока фиксируются и записываются в память прибора. Анализировать эту информацию специалисты планируют раз в месяц. Все данные знака будут использоваться в отчетах и графиках по скоростным режимам, временным интервалам, а также в аналитике интенсивности движения. Эта информация позволит повысить эффективность работы дорожных служб, занятых и в содержании автомобильной дороги.

Для обеспечения работы знака обратной связи с водителем применен комплект автономного солнечного фотоэлектрического питания – «солнечные батареи», который обеспечивает круглосуточное электроснабжение при любых погодных условиях.

Требование времени

Полномочный представитель губернатора края Александр Дамм посетил Каратузский район. Один из вопросов рабочего визита полпреда – рассмотрение обращения глав Каратузского, Шушенского и Ермаковского районов по проведению капитального ремонта автомобильной дороги Верхний Суэтук – Дубенское. Участок межрайонной дороги протяженностью 13 километров имеет большое социальное и экономическое значение для сельхозтоваропроизводителей и жителей сел этих районов. Проезд на этом участке возможен только в сухую погоду летом. Для приведения дороги в соответствие с нормативными требованиями необходимо провести частичную отсыпку земляного полотна, выполнить устройство водопропускных труб и дорожного покрытия из гравийно-песчаной смеси, а также установить дорожные знаки.

Подводя итоги поездки, Александр Дамм отметил:

– Рассматриваю решение этого вопроса как некоторое, пусть малое, начало в последующих шагах строительства этой автомобильной дороги, являющейся транспортным коридором республик Тыва, Хакасия, южных районов Красноярского края с его северными и восточными районами и с федеральной автодорогой М-53 «Байкал».

Штраф за безбилетный проезд

Российские железнодорожники намерены вернуть себе право штрафовать безбилетных пассажиров в пригородных электричках.

При поддержке Минтранса компания пробует «согласовать с Правительством РФ возможность возвращения права взимания штрафов за безбилетный проезд. Действующее положение не дает контролеру права штрафовать



«зайцев»: он может лишь предложить либо оплатить проезд, либо покинуть вагон. Безбилетники – это дополнительные потери порядка 4 млрд. рублей, притом что пригород и так убыточный сегмент перевозок. На эти деньги можно было бы купить около полусотни новых электричек.

– Мы вынуждены снимать эти деньги с инвестиций на приобретение новых вагонов и повышение комфортности перевозок. В результате состояние электричек вызывает справедливое недовольство пассажиров, – отмечает президент компании Владимир Якунин.

Чей мост лучше?

Подведены промежуточные итоги конкурса, проводимого краевым управлением автодорог, на лучшую мостовую организацию, занимающуюся ремонтом и содержанием мостовых сооружений на автомобильных дорогах общего пользования Красноярского края.

В номинации «Ремонт и капитальный ремонт» с 18,2 баллами ООО «Мостовик-Центр» занимает первое место. На втором ООО СК «КрасМостРемСтрой», а тройку победителей замыкает ООО «Мостремстрой».

В номинации «Планово-предупредительный ремонт и содержание» места пока распределяются следующим образом: ООО «Гранви» лидирует, вслед за ним с небольшим отрывом идут ООО СК «КрасМостРемСтрой» и «Мостоотряд № 7» КФ ОАО «Сибмост».

Напомним, что конкурс, объявленный в мае, продлится до 15 декабря, а итоги его будут подведены не позднее 25 декабря 2012 года.

В течение этого времени комиссия, образованная в соответствии с приказом КрУДора, отслеживает

ход работ, проводимых подрядными организациями, которые прислали заявки на участие в конкурсе, и составляет оценки. Победителей ждет награда.

Ограничено движение

Ограничено движение транспорта по мосту на 42 км автомобильной дороги Красноярск – Енисейск.

Ограничение вызвано тем, что подрядная организация «Мостовик-Центр» приступила к капитальному ремонту моста через суходол на этом участке дороги. Ремонтные работы будут проводиться на половине проезжей части. По окончании работ на одной полосе будет перекрыта другая.

Движение транспорта по мосту регулируется светофорами и знаковой информацией.

Во время ремонта моста будет заменено дорожное полотно, добавлены балки пролетных строений с устройством железобетонных плит усиления, увеличены габариты моста с 9 до 11,5 метра. Сданный в ноябре текущего года объект будет соответствовать нормативным нагрузкам, предъявляемым к этой категории дорог.

КрУДор готовится к зиме

Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю готовится к зиме. В КГКУ «КрУДор» созданы специальные комиссии, которые должны оценить готовность дорожно-эксплуатационных организаций к работе по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений в зимний период.

Эта работа проводится ежегодно и направлена на обеспечение бесперебойного и безопасного движения транспорта по автодорогам регионального и муниципального

значения, а также по автозимникам.

Комиссия, в которую входят представители заказчика и подрядчика, проверит, в каком состоянии инфраструктура (производственные помещения, теплые боксы, помещения для рабочих) и техника (количество, исправность), завезено ли топливо, приобретен ли уголь для котельных, достаточно ли противогололедных материалов. После этого будет составлен акт готовности к работе в зимний период, в котором будут отражены замечания, рекомендации и пр.

Кроме этого, будут разработаны и согласованы с ГИБДД графики уборки снега и ликвидации скользкости на автомобильных дорогах с автобусным движением. Контроль за работой подрядных организаций в зимний период будет осуществляться с применением системы «ГЛОНАСС». С этого года он стал жестче, так как, кроме датчиков движения, установленных на всей технике, с этого года применяется дополнительное контрольное оборудование, установленное на исполнительных устройствах (отвалы, пескоразбрасыватели), что позволяет отследить и оценить факт выполнения работ.

По опыту прошлых лет серьезных нареканий к подрядным организациям по подготовке к работе в зимний период не возникает. Закупить все необходимое им позволяют авансы, которые выдаются в рамках государственных контрактов.

Пресс-служба губернатора и правительства Красноярского края, министерство транспорта, пресс-служба молодежного правительства, информационно-аналитический отдел КГКУ «КрУДор»

Утвержден размер платы за перемещение и хранение задержанных автомобилей

На заседании Правительства края утвержден размер платы за перемещение и хранение задержанных транспортных средств на территории региона. Принятое постановление предусматривает взимание платы за хранение задержанных автомобилей за каждый полный час их нахождения на специализированной стоянке, начиная с первого дня хранения, а также за их транспортировку.

В связи с большой протяженностью края тарифы установлены по трем категориям, в зависимости от климатических условий.

Перемещение задержанных транспортных средств на территории Красноярского края (без учета НДС):
в районах Крайнего Севера – 149 руб./км;
в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера – 122 руб./км;
в городах и районах края, за исключением районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей – 95 руб./км.

Размер платы за хранение задержанных транспортных средств руб./час (без учета НДС)

Категория транспортного средства	Города и районы края, за исключением районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей	Местности, приравненные к районам Крайнего Севера	Районы Крайнего Севера
Категория А	18	21	26
Категория В и D, до 3,5 т.	35	43	51
Категория D, более 3,5 т., С и Е	70	85	103
Негабаритные транспортные средства	105	128	154

ВОДИТЕЛЬ – ЭТО

Весь день с самого раннего утра 22 августа на технодроме профессионального лица № 88, что в поселке Замятино Емельяновского района, было многолюдно. Здесь проходил региональный этап Всероссийского конкурса профессионального мастерства в номинации «Лучший водитель большегрузного автомобиля».

Людей постарше, кто жил и работал во времена Советского Союза, подобными конкурсами удивить трудно: раньше, при социализме, они проводились регулярно. Это, впрочем, вполне понятно: поддержанию уважительного отношения к рабочим профессиям в государстве рабочих и крестьян всегда уделялось повышенное внимание. Но СССР развалился, а в экономике наступила такая стагнация, что работы не было даже для профессионалов высокой квалификации. Кто тогда задумывался о том, что все вернется на круги своя и рано или поздно, но понадобится смена. Общество развивается по спирали: за падением, как правило, следует подъем. Когда на смену витку падения пришел подъем, стало очевидно: у нас катастрофическая нехватка профессиональных кадров.

Подрастающее поколение в боль-



шинстве своем ставит перед собой иные жизненные цели, и мало кто из них в своих мечтах видит себя за баранкой большегруза или стоящим у токарного станка. Но в стране не могут жить только банкиры, бизнесмены, программисты или продюсеры, кто-то, как и раньше, должен пахать и сеять, лить металл, строить дома и дороги, перевозить грузы. Одной из мер, направленных на выправление возникшего в общественном сознании крена и возвращение рабочим специальностям утраченного престижа, и стало решение о возрождении на государственном уровне конкурсов профессионального мастерства.

В конце прошлого года Правительство Российской Федерации приняло постановление об организации ежегодных конкурсов «Лучший по профессии». Условия их проведения и номинации также определяются правительством страны и являются едиными для всей России. Конкурсы носят очный характер и имеют обязательный региональный этап, который также должен носить очный характер. То есть победить «заочно» или «по знакомству» нельзя, надо приехать, принять участие и на деле доказать, что ты лучший. В этом году столь высокое звание оспаривают представители пяти рабочих



Виктор МЕДВЕДЕВ,
председатель крайкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожной отрасли:

– Сегодня в отрасли как никогда ощущается нехватка высокопрофессиональных кадров, в том числе водителей большегрузных автомобилей, которые могли бы вовремя в тяжелых климатических условиях доставить асфальтобетонную смесь или сыпучие материалы.

Главная цель этого конкурса, на мой взгляд, – поднять авторитет и значимость дорожной отрасли. Чтобы люди знали, что есть у нас в крае такие труженики, которые делают благое дело для его жителей, что быть дорожником, водителем почетно.

специальностей – сварщики, токари, электрики, каменщики и водители большегрузных машин, о соревнованиях которых и хочет рассказать редакция журнала «Транспортный комплекс».

Итак, 22 августа, технодром профлицея под Емельяново. Надо отдать должное организаторам – ими выступили министерство транспорта Красноярского края и краевое Управление автомобильных дорог – все было подготовлено на высшем уровне. В огромной армейской палатке, где проходила теоретическая часть конкурса, – столы с ноутбуками. Сам полигон выметен и вычищен, для каждой фигуры конкурса по вождению выделен отдельный участок, везде нанесена свежая разметка, установлены стойки и знаки ограждения. Там, где должна проводиться самая сложная часть соревнований – «Круг», уложен свежий асфальт. За палаткой стоят три «КамАЗа», предоставленных для конкурсантов ГП «КрайДЭО». По итогам жеребьевки из этих большегрузных машин будет выбрана одна, на которой водители по очереди пройдут практические фигуры. Все в

равных условиях, ни для кого никаких преимуществ, главные критерии – знания и мастерство.

Основная цель соревнований – повышение престижности профессии как среди работающих водителей, так и среди молодежи. Уполномоченный орган по реализации регионального этапа Всероссийского конкурса «Лучший по профессии» – агентство труда и занятости населения Красноярского края. Министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин уверен: это событие – знаковое для края.

– Конкурс профессионального мастерства является одним из этапов единой отраслевой политики по повышению уровня подготовки кадров дорожно-транспортного комплекса.

Александр ЗАЙКОВ,
директор ГП КК «Большемуртинское ДРСУ»:

– Однозначно считаю, что возвращение к подобным конкурсам – это очень хорошо. От нашего предприятия здесь выступал Павел Павленко с Большемуртинского участка. Я его знаю как прекрасного водителя. И хотя он не занял призового места – это не главное.

Не победить в честной борьбе почетнее, чем победить в нечестной. А здесь не было ни подмен, ни подтасовок, ни обмана. Собрались профессионалы. И единственное, что имело значение, это их мастерство.

Чем больше будет специалистов высочайшего класса, тем эффективнее будет работать отрасль, – говорит Сергей Васильевич.

Всего в конкурсе приняли участие 14 команд и 22 водителя – победители районных этапов. Географически – почти весь край. Своих участников прислали Красноярск, Норильск, Железногорск, Ачинск, Минусинск, Лесосибирск, Балахтинский, Каратузский, Большемууртинский, Рыбинский и Тасеевский районы. На торжественном построении в одной шеренге выстроились представители нескольких производственных отраслей – дорожники, транспортники, связисты, строители. У каждой команды своя форма, эмблема и собственный флаг. Звучат традиционные в таких случаях слова напутствия, затем, под величественную музыку Государственного гимна, над полигоном взвизывает российский флаг. В торжественной обстановке краевой этап всероссийского конкурса объявляется открытым.

Конкурсантов ждали три испытания. Два из них – на знание Правил дорожного движения и материальной части автомобилей. Третье, самое зрелищное, – вождение. Каж-



дый из водителей должен был выполнить несколько фигур – «Бокс», «Габаритный коридор», «Эстафета», «Стоянка», «Крут» (крест), «Змейка», «Колея» и «Стоп-линия».

Соревнования продолжались весь день. На огромном листе ватмана судьбы – а ими выступили представители дорожных организаций – выставляют баллы, набранные участниками. Когда оказалась заполнена последняя графа, даже без официального объявления результатов стало ясно, что все призы, которые организаторы так старательно готовили, уедут в сторонние организации.

И здесь у автора этих строк, как в том анекдоте, есть две новости – хорошая и плохая. С какой начинать – разницы нет, итог уже, увы, не изменится.

Новость хорошая: лучшие показатели по вождению – у дорожников. Если бы за вождение выдавались отдельные призы, то они все бы уехали в дорожные организации. Плохая новость: у дорожников же худшие показатели по безопасности движения и матчасти автомобиля. Причем именно у тех, кто набрал по вождению больше всего очков и по результатам всех испытаний оказался ровно в середине. Судите сами. Алексей Дацунов, ООО «ДПМК Ачинская» – 21 балл за вождение, 11-е место в общем зачете. Александр Купенко, Рыбинский филиал ГП «КрайДЭО» – 20 баллов, 12-е место. Игорь Емельянов, ГП КК «Каратузское ДРСУ» – 19 баллов и 13-е место.

По этому поводу присутствовавший на конкурсе исполняющий обязанности руководителя КрУДора Вячеслав Цыщук философски заметил: «Зато нам есть куда стремиться». А директор профлиция № 88 Владимир Калачов не преминул еще раз пригласить всех присутствовавших на курсы повышения квалификации, поскольку знания ничем не заменишь, и только всесторонне образованные люди могут в этой жизни добиться успеха. И он,



конечно, стопроцентно прав.

Что же касается победителей, то первое и третье места заняли представители компании «Норильский промышленный транспорт». Лучшее всех справился с заданиями Николай Цюрко, который и будет представлять Красноярский край на финальном общероссийском этапе в Набережных Челнах.

– Сложно было побороть волнение, – признается Николай. – Но когда понял, что другие участники конкурса «наступают на пятки», взял себя в руки. Сейчас буду штудировать правила и оттачивать мастерство вождения, чтобы вернуться победителем с финального этапа конкурса. Моя мечта – стать лучшим водителем большегрузного автомобиля в стране.

Второе место досталось Евгению Панину, водителю ФГУП «Горнохимический комбинат», г. Железногорск. На третьем месте Денис Волков – 4-я колонна, ООО «Норильский

промышленный транспорт».

И лишь 5-е место в общем зачете досталось представителю дорожной отрасли – Александру Тихомирову из Новоселовского филиала ГП КК «Балахтинское ДРСУ».

Победителям вручили медали, кубки и универсальные наборы инструментов для автомобиля. Призерам финального этапа конкурса будет выплачено денежное вознаграждение от 100 до 300 тысяч рублей.

Кстати, о вознаграждении. Как бы ни были внушительны суммы, которые выделяет правительство страны для победителей конкурсов «Лучший по профессии», все же оказалось, что они не настолько важны, как можно думать. Самым важным стал олимпийский принцип: «Главное – не победа, а участие». И с этим утверждением были согласны абсолютно все участники соревнований, независимо от места, которое они заняли.

Елена АВРАМОВА



Вячеслав ЦЫШУК,

исполняющий обязанности руководителя КГКУ «КрУДор»:

– Проведение подобных конкурсов дорожная отрасль края считает принципиально важной задачей. Вот только маленький пример. Недавно я изучал труд одного японца, который занимается вопросами укладки асфальтобетона, особенно же его волнует ровность. В ходе своих исследований он установил, что итоговое качество в вопросах ровности делится на две фактически равные части. Половина зависит от того, насколько совершенны нормы, определенные для укладки, насколько хорошо с технологической точки зрения вооружено предприятие, какие современные смеси используются для того, чтобы сделать дорогу максимально ровной. И совершенно точно им было установлено: качество примерно на 50 процентов зависит от того, насколько точно водитель большегрузного автомобиля может состыковать свою машину с асфальтоукладчиком в момент перегрузки асфальтобетонной смеси в бункер.

Понятно, это только пример, но он наглядно показывает, насколько мастерство каждого конкретного исполнителя на каждом конкретном месте влияет на результат общего труда. Водительское мастерство играет далеко не последнюю роль и во многом определяет качество наших дорог.

Наиль МИНАХМЕТОВ,

исполняющий обязанности генерального директора ГП «КрайДЭО»:

– В подобных мероприятиях наше предприятие участвует на постоянной основе и всегда откликается на все просьбы о помощи. Сегодня наших представителей здесь было больше всего, и это закономерно. Мы территориально обслуживаем 15 районов края, и на прошедших районных конкурсах многие наши предприятия заняли первые места.

Я дорожу тем, что у нас работают такие профессиональные кадры. И считаю, что традиции, которые удалось сохранить дорожной отрасли, надо всемерно поддерживать, чтобы они передавались из поколения в поколение, чтобы на предприятия приходило как можно больше молодежи. И молодежь должна знать, к чему ей стремиться и зачем. Одна из таких традиций – это конкурсы профмастерства.

Александр СИРОТИНИН,

генеральный директор ГП КК «Балахтинское ДРСУ»:

– Мы участвуем во всех соревнованиях, которые проводит дорожная отрасль края. Традиционными стали спортивные спартакиады, которые сплачивают людей и помогают им поддерживать хорошую физическую форму. Как руководитель я заинтересован и в подобных соревнованиях специалистов. Работники к ним готовятся, обновляют теоретические знания, совершенствуют профессиональные навыки. Это не только повышает их рабочее мастерство, но и поддерживает интерес к жизни, выбранной профессии.

Татьяна КРЫЛОВА,

заместитель руководителя агентства труда и занятости населения Красноярского края:

– Несмотря на то, что сегодня было немного облачно, у нас прошел настоящий праздник – праздник профессионализма. Развитие нашего края, его экономики без профессионалов невозможно. Хороший водитель, как и представитель практически любой рабочей профессии, на вес золота. Конкурс не только позволил выявить лучших, но и показал, на что способны профессионалы.

Впервые за большой промежуток времени проводятся подобные соревнования. Они проходят по инициативе Правительства России, которое в достаточно сжатые сроки подготовило методические рекомендации и разработало практические и теоретические задания. Информация о конкурсе была открыта для всех, и принять в нем участие могли все желающие – после победы в районных этапах.

От имени агентства хочу выразить особую благодарность дорожникам, которым на высоком уровне удалось организовать проведение регионального этапа. И руководители предприятий, и дорожники ответственно подошли к этому заданию – подготовили отличную площадку, грамоты, медали, призы, завезли аппаратуру, выделили большегрузные автомобили для практической части соревнований. Спасибо всем, кто принял участие в конкурсе. Спасибо тем, кто сделал возможным его проведение.



ТИШЕ ЕДЕШЬ —

ЖИВЕЕ БУДЕШЬ

Для чего на автомобильных трассах нужна разметка и дорожные знаки, объяснять не нужно: это элементы организации дорожного движения, делающие его, в смысле движение, более упорядоченным и безопасным. Как и все остальные области человеческой деятельности, сфера разметки и дорожных знаков не стоит на месте. Появляются новые материалы, новые виды и разновидности знаковой информации, совершенствуются технологии. Да что там технологии и материалы — даже подходы к нанесению и размещению такой информации в последнее время также претерпели значительные изменения.

Цветная революция

Простой пример — дорожная разметка. Традиционно в России (а до этого в Советском Союзе) на темно-сером асфальтовом покрытии вся разметка была белой, по принципу максимального контраста. Но прошли годы, и постепенно привычное черно-белое «кино» стало заменять «кино» цветное. Разноцветными переходами уже никого не удивишь: из категории новинок они перешли в разряд будничных. Точнее, «заменять» не совсем уместное слово — скорее, дополнять. Подавляющее большинство переходов остается обычными, и только на наиболее сложных участках «зебры» окрашиваются в красный и желтый цвета.

Считается, и не без оснований, что в таком варианте они привлекают к себе повышенное внимание водителей. Как следствие уменьшается количество ДТП с участием пешеходов.

Понятно, что подобные переходы, выполняемые из современным материалами по современным технологиям, — удовольствие не из дешевых, на которое далеко не всегда удастся изыскать средства. Однако по сравнению с ценностью человеческой жизни или сохраненным здоровьем стоимость перехода все-таки вторична, и цветные «зебры» все более уверенно отвоевывают себе жизненное пространство у своих черно-белых собратьев.

Еще из новинок, впрочем, также уже ставших обыденными, — нанесенные на дорожное покрытие знаки ограничения скорости или «Осторожно: пешеход!» в красно-белом исполнении. Появление дублирующих знаков вызвано тем, что, двигаясь по дороге, 80 процентов информации водитель считывает с проезжей части.

Заграница нам поможет?

Казалось бы, все эти нововведения на красноярских дорогах — вещи исключительно полезные. Но даже у такого однозначного утверждения, как выяснилось, нет-нет да и появляются противники, считающие, что, мол, многоцветная разметка перегружает водителей ненужной информацией и, вместо того чтобы мобилизовать их на опасных участках, отвлекает. Конечно, любое мнение имеет право на жизнь, и это тоже.

Поспорить с этим может статистика, которая говорит об обратном. Нет, не краевая — в России и крае цветная разметка только прижива-

ется, а период, в течение которого она наносится на наши дороги, пока недостаточен для того, чтобы делать однозначные выводы. То ли дело за-граница. Все, о чем выше шла речь, а также многое другое на дорожных покрытиях Европы и Америки применяется не один десяток лет и очень хорошо себя зарекомендовало.

Более того, там вообще достаточно вольно обращаются с таким серьезным элементом дорожного движения, как разметка. Вот уж кто «перегружает», «отвлекает» и особо не комплексует по этому поводу, так это Запад, на качество дорог которого так привыкли кивать многие жители России. Справедливости ради следует заметить, что и на Западе подобное все же скорее исключение из правил и относится не к организации дорожного движения, а к проявлениям дорожного граффити. Но тем не менее трудно даже представить, какая реакция может ждать пешеходные переходы в виде автоматных гильз, отпечатка подошвы или стоящих в ряд горящих свечей, если уж функционально оправданное приме-



нение цветов при нанесении разметки вызывает подозрительность.

Возможно, здесь дело все-таки в другом – в укоренившемся в некоторых головах стереотипе, что все российское – обязательно плохое. И что если наши дорожники что-то сделали, то обязательно сделали не так, не там и не то. А если даже «там, так и то», все равно обязательно должен быть какой-то скрытый дефект или неожиданный подвох, который надо срочно найти и публично разоблачить при помощи ТВ или Интернета.

При этом, как ни странно, из поля зрения радетелей за концентрацию водительского внимания совершенно выпали огромные рекламные щиты, стоящие вдоль краевых и федеральных дорог. Почему это происходит, не совсем понятно. Может, потому, что реклама на обочинах к дорожникам имеет весьма опосредованное отношение, а значит, все упреки, связанные с ней, будут «мимо кассы». А может, потому, что ТВ и Интернет сами кормятся за счет рекламы, в том числе фирм, которые размеща-



ются на этих щитах. Кусать руку дающую – себе дорожке, знаете ли... Металлопрокат и корпусная мебель, сауны-бани, кафе и рестораны, пластиковые окна, телефоны, адреса, броские лозунги, яркие картинки... К сожалению, все это и впрямь к дорожникам имеет очень мало отношения.

– Мы выдаем разрешения на установку щитов и следим за тем, чтобы они в соответствии с требованием федерального законодательства не появлялись на аварийно опасных участках и были расположены на определенном расстоянии от дорожных знаков, а размещенная на них реклама не мешала восприятию знаковой информации, – говорит начальник отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения краевого управления автомобильных дорог Андрей Журавлев. – По возможности стараемся минимизировать число таких щитов.

Но полностью запретить их установки не имеем права по закону.

«Бревна» на дороге

Но вернемся к дорожной разметке, знаковой информации и новым технологиям. Надо сказать, что даже в столь консервативной сфере Россия – и наш край – потихоньку делает первые робкие шаги в попытках привлечь повышенное водительское внимание к особо опасным участкам автодорог. Желто-белые и красные «зебры» – из этой серии. В Мурманской области, например, в одном небольшом населенном пункте, через который проходит транзитная дорога, рядом с Домом детского творчества появился и вообще уж разноцветный переход – одна полоска красная, другая желтая, потом синяя, зеленая, оранжевая... Хорошее предостережение не только для водителей, двигающихся по дороге, но и для ребятишек, дорогу эту перебегающих.

Любопытная акция в прошлом году прошла в Красноярске по инициативе красноярской госавтоинспекции. Юные инспектора движения совместно с представителями дорожных служб, вооружившись ведрами с краской, валиками и кистями, на «зебре» между полосками нанесли такие приметные призывы, как «Подними руку», «Переходи безопасно» и т.д. Всего было «подписано» около десяти пешеходных переходов, расположенных в местах концентрации ДТП. Понятно, что краска довольно быстро истерлась под колесами автомашин, но в этом случае был важен не столько результат, сколько сам процесс. Акция предоставила прекрасную возможность еще раз напомнить пешеходам и водителям о необходимости быть внимательнее и осторожнее на дорогах.

К числу совсем уж радикальных новинок относятся 3D пешеходные переходы. Первыми из российских городов решились на такой необычный шаг жители Калининграда. Затем москвичи. Не отстали и красноярцы – в прошлом году объемные переходы появились рядом с красноярской школой № 151. Трехмерная «зебра» представляет собой белые полосы из пластика с цветowymi вставками по бокам, которые и придают дорожной разметке эффект объема, особенно четко ощущаемый вечером. Около такого перехода у водителя создается иллюзия, что на дороге лежат бревна. Тут уж хочешь не хочешь, а рефлекторно нажмешь



на педаль тормоза.

Также к 3D-переходам относятся и те, перед которыми нарисованы не существующие на самом деле «лежащие полицейские». Кстати, подобная технология тоже не является российским ноу-хау и пришла к нам с Запада. Точнее, с Востока – ее придумали японцы.

Вместо эпилога

Современным миром правит скорость. Для того чтобы из пункта А быстро добраться до пункта Б, выпускаются все более мощные автомобили, строятся новые скоростные магистрали и многополосные автобаны. Но вот парадокс: чем сильнее мы стараемся сделать стремительной жизнь, тем больше усилий прикладываем к тому, чтобы затормозить.

Ведь главное, как ни крути, не в том, чтобы быстрее приехать в пункт Б, а в том, чтобы приехать туда живым и при этом никого не задавить по дороге.

Елена АВРАМОВА





ЗОНА КОМФОРТА

Сезон 2012, юбилейного, года подходит к завершению. Последними покидают базу отдыха ветераны дорожной отрасли.

День отъезда... Ветераны с грустневшими лицами расходятся по автобусам, приветливо машут из окон, обещая обязательно вернуться в этот райский уголок следующим летом. А мы беседуем с директором базы Владимиром Козловым, усталым внешне, но безмерно счастливым, интересуясь, удался ли, по его мнению, нынешний сезон.

– К сожалению, все хорошее когда-нибудь заканчивается. Этим летом на базе побывало 4420 человек, из них 617 детей. За все годы такой цифры и близко не было. Это огромная нагрузка для нас, но и большая радость. Все, наконец, поняли, что у дорожников база отдыха – самое замечательное место, где можно отдохнуть простым людям рабочих специальностей с небольшим достатком (на это она и была рассчитана) за минимальные средства. Я благодарен всем без исключения директорам за то, что они нашли средства, чтобы отправить людей.

Число отдыхающих из Ачинского, Балахтинского, Большемуртинского ДРСУ, Боготольской ДПМК перешагнуло за 200 человек. Ни один дом не пустовал ни минуты: одни уезжали, другие занимали их место. Не миновали нас и природные катаклизмы. В ночь с 14 на 15 августа

Валентина Степановна Мильчакова, ветеран ГП КК «Ачинское ДРСУ»:

– На базу езжу с самого ее создания. Содержится в образцовом порядке: мусора днем с огнем не найдешь, все благоустроено, разбиты цветники. Красотица! Первые три года у нас была только половина дома, а теперь и фонтан, и качели, и газон. С Владимиром Васильевичем у нас теплые отношения, он мне как родной брат. Ездили на Туз, Туимский провал, катались на катамаране. Все отмечают, что самый дружный коллектив – это ачинцы. К нам тянутся, говорят, что с такими людьми приятно отдыхать.

Валентина Петровна Баранова, ветеран ГП «КрайДЭО»:

– Мы отдыхаем с внучкой Настенькой. Погода не балует, но мы заранее настроились, что не будем расстраиваться по этому поводу. В роли ветерана я здесь впервые. Очень благодарна и руководству ГП «КрайДЭО», и коллективу, что не забывают. Нам здесь очень нравится. Дышим свежим воздухом и наслаждаемся природой. Ездили на озеро Туз, купались и на Шира. Последние два года не удалось здесь побывать из-за загруженности по работе. Перемены налицо: дома облагородились, с городскими удобствами.

Открыла для себя, что, проживая на базе, можно подлечиться в близлежащем санатории. И довольно дешево, тогда как путевка стоит намного дороже. Дай бог, будет позволять здоровье, обязательно приеду на следующий год.





ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ СИБИРИ

120 лет назад началось строительство железной дороги в Енисейской губернии

Приближается юбилейная дата – 175 лет железным дорогам России. Царскосельскую железную дорогу, без преувеличения, можно считать вершиной хронологической пирамиды, характеризующей развитие страны в целом и регионов в отдельности. В самом деле, любой населенный пункт имеет свой вектор: где-то еще равный нулю и ожидающий начала отсчета, где-то он только берет свое начало, как, например, магистраль Курагино – Кызыл, призванная соединить Красноярский край и Республику Тыва, ну а где-то уже пройден большой героический путь. Занимает и Красноярск свое славное место в истории Российских железных дорог.

В 2013 году с празднования 120-летия начала строительства Средне-Сибирской железной дороги начнет свой отсчет «пятилетка» юбилеев. Среди них 120-летие знаменитого первого железнодорожного моста через Енисей, 120 лет со дня прихода в Красноярск первого поезда и так далее. Средне-Сибирская железная дорога позволила включить Красноярск в единую транспортную сеть России. В мае 1893 года начались строительные работы, а уже в 1899 году поезда пошли по всей магистрали, от станции Обь до Иркутска.

Каждый гость Красноярска, прибывающий поездом с западного или

восточного направления, может увидеть хорошо сохранившиеся насыпи, водопропускные сооружения, даже мосты с каменной кладкой. Всякая встреча с историей волнительна и, как правило, вызывает вопросы: кто строил, когда, почему эти объекты дошли до нас именно в таком виде? В Красноярском институте железнодорожного транспорта – филиале

Иркутского государственного университета путей сообщения несколько лет существует музей, ведущий соответствующую поисковую работу, прежде всего силами студентов.

В истории многих, особенно сибирских, городов, в том числе Красноярска, происходили события, может быть, быстротечные в историческом масштабе, но порой рево-



Из альбома «Постройка Средне-Сибирской железной дороги. 1893-1898»

люционно меняющие их развитие и сложившийся уклад. Это прибытие в ссылку декабристов, эвакуация промышленных предприятий с оккупированных территорий в начале Великой Отечественной войны, создание филиалов Сибирского отделения Академии наук СССР в 1960-1970 годах. Без сомнения, приход железной дороги в Красноярск находится в их числе.

Но кто, какие люди привели ее к нам, что красноярцы знают о них, кому мы должны быть благодарны, и чьими именами, может быть, еще предстоит назвать новые улицы Красноярска? Вряд ли мы узнаем поименно кого-либо из тысяч крестьян Енисейской губернии, арестантов, пришедших к нам по этапу, большей частью вручную работавших с рельсами и шпалами. Но имена тех, кто знал, что и как строить, кто разделял с простыми рабочими все тяготы круглогодичного строительства в Сибири, нам найти нужно.

Из множества изданий, книг, коллекций фотографий, пожалуй, наиболее полно строительство нашей, Красноярской железной дороги отражено в альбоме «Постройка Средне-Сибирской железной дороги. 1893-1898», вышедшем в свет более века назад. В частности, на 18 страницах-коллажах представлены портреты более ста специалистов – изыскателей, проектировщиков, экономистов, юристов, строителей. К большому сожалению, авторы альбома поставили перед потомками сложную, но благородную задачу – поименную идентификацию своих героев.

Вместо фамилий и хотя бы инициалов на страницах альбома в некоторых случаях обозначены только подписи. Можно было пойти традиционным путем – оформить запросы в архивы, в Центральный музей железнодорожного транспорта и ждать результаты чужого труда, но студенческая работа только тогда эффективна, когда она проведена самостоятельно и пережита эмоционально. На данном этапе нашего исследования мы выбрали путь поиска информации через Интернет. Эта задача во многом сродни археологическим раскопкам, также приходится о чем-то догадываться, выдвигать гипотезы, проверять их, вновь продолжать информационный поиск.

Итак, Средне-Сибирская железная дорога была разбита на 16 строительных участков, каждый из которых имел в своем составе одну или две строительные дистанции. Все без исключения должности начальников участков и дистанций занимали инженеры, выпускники Петербургского института инженеров путей сообщения.

Впрочем, в этом месте нужно остановиться и переписать окончание последнего предложения: выпускники ПЕТЕРБУРГСКОГО ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ. Да, именно так, прописными буквами. Много сказано о миссионерской роли железной дороги как ведомства, и благодарный Красноярск не остается в стороне за железнодорожный театр, железнодорожное училище (1894) и школы, железнодорожную больницу (1896),

шпалопропиточный завод, военнo-дорожные мастерские, дома для железнодорожных служащих и даже за керосиновый завод. Но с 1809 по 1901 год (в 1901 году состоялся первый выпуск инженеров Императорского Московского инженерного училища, в 1913 году переименованного в Московский институт инженеров путей сообщения) в Российской империи специалистов железнодорожного дела готовило единственное высшее учебное заведение. И оно за «вклад в воспитание и профессиональную подготовку молодого поколения» по праву должно разделить славу за развитие страны вместе с Министерством путей сообщения.

А этот вклад трудно переоценить. Автора этих строк, кандидата физико-математических наук, читающего студентам-железнодорожникам основы изысканий и проектирования, к тому же умеющего на компьютере прокладывать железную дорогу в специальных программах, буквально поразил уровень математического образования выпускников Петербургского института инженеров путей сообщения. Н.П. Меженинов и К.Н. Кашкин до поступления в железнодорожный вуз получили математическое образование в Московском императорском университете! Еще большее удивление вызвало наличие периода в истории Петербургского вуза с 1883 по 1890 год, когда в него принимали только лиц, имевших высшее образование (кандидатов других университетов), на трехгодичное специализированное обучение. Надо ли говорить, что в вузе работа-



Земляные работы по перемещению русла реки Кемчуг.

ли светила мировой науки – зарубежные и отечественные ученые.

Среди профессоров института были такие известные французские специалисты, как Г. Ламэ (1795-1870) и Б. П. Клапейрон (1799-1864). В 1820 году молодые инженеры, окончив Политехническую школу и французскую школу горных инженеров, прибыли в Санкт-Петербург, чтобы преподавать в новой русской инженерной школе. Среди преподавателей был такой известный ученый, как М. В. Остроградский (1801-1861), известный работами по вариационному исчислению и вкладом в теорию упругости. При институте состояли механическая лаборатория и испытательная химическая станция, находившиеся в ведении профессора Н. А. Белелюбского, которые были оснащены современным на тот момент оборудованием.

Институт обладал библиотекой в 30 тыс. томов, причем имелись весьма редкие и ценные издания и оригиналы, а также коллекцией около 600 моделей сооружений машин, подвижного состава железных дорог,

судов, коллекциями геодезических инструментов, физических приборов, образцов строительных материалов, минералов.

В настоящее время, в условиях перехода высших учебных заведений на стандарты третьего поколения, которые предполагают значительное временное увеличение самостоятельной работы студентов, мотивация к обучению приобретает доминирующее значение. Нужно суметь воспользоваться опытом предшествующих поколений, чтобы их последователи хотели строить также качественно и красиво, ведь строители-первопроходцы оставили нам в наследство прекрасные натурные экспонаты для практического изучения. Один из них, например, находится буквально в сотне километров от Красноярска – из-за постоянных обвалов песчаного холма пришлось отвести русло реки Кемчуг и на освободившемся месте возвести полотно железной дороги.

Не прошло и семи лет после окончания строительства Средне-Сибирской железной дороги, как

большинство инженеров вновь вернулись в Сибирь, чтобы провести модернизацию, фактически построить новую, уже двухпутную железную дорогу, сократив Транссибирскую магистраль почти на 800 км. Принято считать, что это был второй этап изысканий и проектирования.

Хочется верить, что будет третий этап, что через Красноярск вновь пройдет железная дорога, на этот раз высокоскоростная магистраль соединит Сибирь со всей Россией. И, может быть, наши студенты будут ее строить с таким же отношением к делу, к стране, как их предшественники более века назад.

*Олег АДМАЕВ,
доцент кафедры «Эксплуатация
железных дорог» КРИЖТ ИрГУПС*

Использованы материалы Красноярского краевого краеведческого музея, музея истории Красноярской железной дороги, музея КРИЖТ ИрГУПС, сайтов www.krasplace.ru, www.transsib.ru.



Николай Павлович МЕЖЕНИНОВ (1838-1901). Руководитель строительства Средне-Сибирской железной дороги. При прокладке железных дорог Меженинов требовал везде, вдоль путей в городах и поселках строить гимназии, больницы, церкви, библиотеки, переселенческие пункты, высаживать сады.



Григорий Моисеевич БУДАГОВ (2 января 1852, Санкт-Петербург – 24 декабря 1921, Москва), инженер-путеец (1874 год выпуска), общественный деятель, сыграл заметную роль в первоначальном развитии Новоноколаевска (Новосибирска).



Евгений Юлианович ПОДРУЖКИЙ (1859-?), специалист по изысканиям, проектированию и строительству железных дорог. Участвовал в изысканиях и строительстве железнодорожных линий Уфа – Златоуст, на Средне-Сибирской железной дороге.



Леонид Михайлович БОШНЯК (1880 год выпуска), заместитель начальника управления строительства Средне-Сибирской железной дороги. Его именем названа станция Бошняково, которая появилась позже, в ходе реконструкции, изменения трассы на участке к разъезду Филимоново.



Михаил Константинович ЯСТРЕБОВ, инженер путей сообщения (1884 год выпуска), позднее – главный инженер Управления по сооружению железнодорожной линии Уральск – Илецк.



Павел Антонович ШТУКЕНБЕРГ (1861-1897), 1883 год выпуска. Возглавлял изыскательскую партию и строил участок от Челябинска до Омска, а затем руководил службой пути дороги. Умер в Сибири в возрасте 36 лет от инфаркта. «Он обладал таким запасом мягкости и добродушия, что даже те, которым он... отказывал в просьбах и притязаниях, не питали к нему ни вражды, ни злобы...»



Владимир Антонович ШТУКЕНБЕРГ, коллежский советник, помощник начальника Сибирской железной дороги в 1901 году.



Иосиф П. КРУШКОЛ, инженер путей сообщения (1881 год выпуска), специалист в области строительства железных дорог. Участвовал в прокладке Средне-Сибирской железной дороги.



Константин Николаевич КАШКИН (1866-1939), работал на участке от Красноярска до Иркутска (1894-1899). Заведовал кафедрой в родном вузе (1923-1929). БАМ (1933-1938), ссыльный на изысканиях.



Владимир Иванович ЯВОРОВСКИЙ. Род. ок. 1859 г. Окончил Институт путей сообщения в 1884 г. Работал на строительстве Средне-Сибирской железной дороги.



Владислав-Антоний Иосифович ТВАРДОВСКИЙ, родился 7 июня 1871 года, надворный советник, штатный инженер 6-го класса по Министерству путей сообщения, начальник службы тяги и третий заместитель начальника Сибирской железной дороги в 1905 г. (период модернизации 1907-1916).



Виктор КОРОЛЕВ (1889 год выпуска).

Удалось найти информацию, подтверждающую фотографии, только для Н.П. Меженинова и Г.М. Будагова.