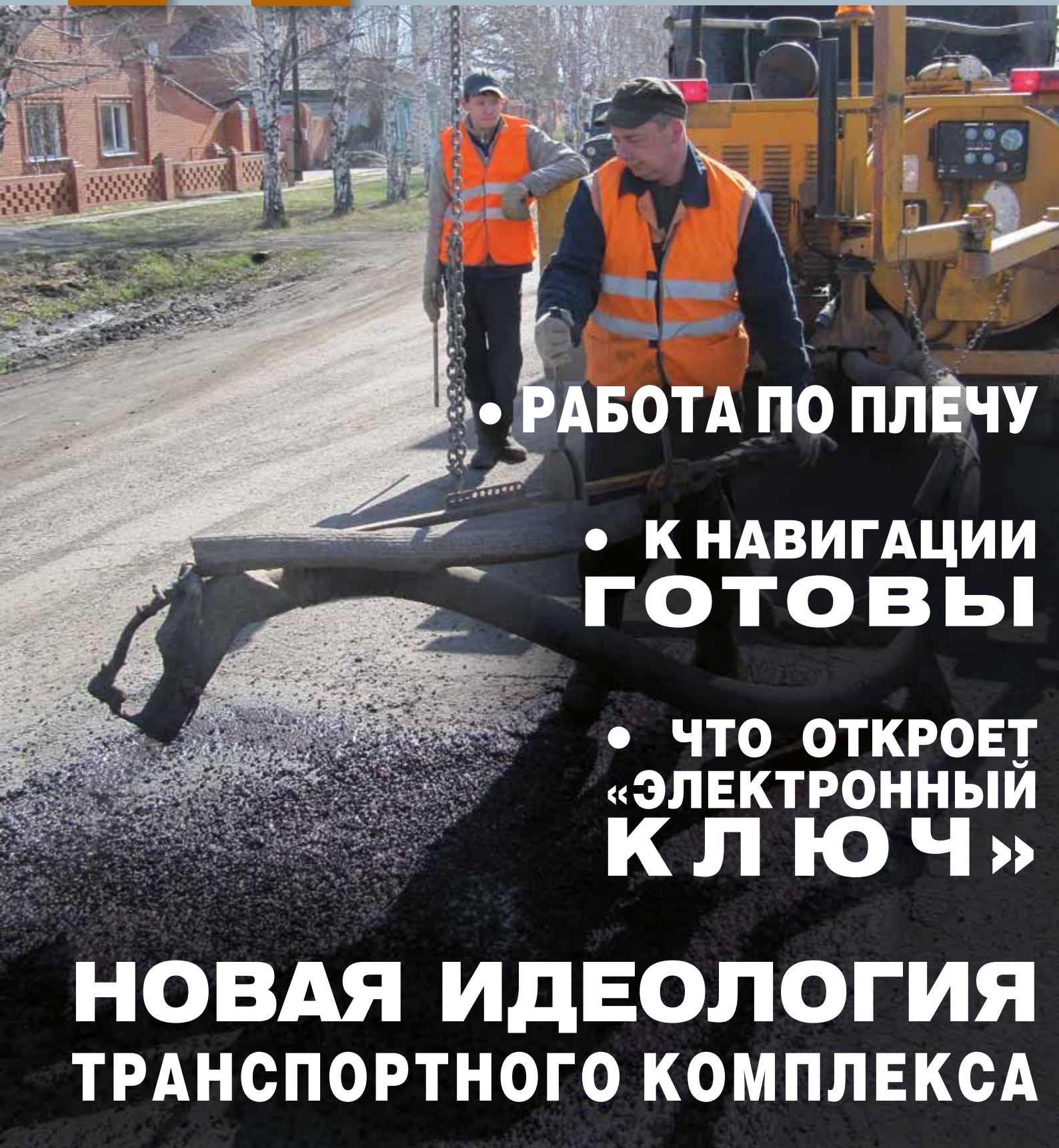


МАЙ 2012

№1

ТРАНСПОРТНЫЙ
КОМПЛЕКС
КРАСНОЯРЬЯ

информационно-аналитический журнал



• РАБОТА ПО ПЛЕЧУ

• К НАВИГАЦИИ
ГОТОВЫ

• ЧТО ОТКРОЕТ
«ЭЛЕКТРОННЫЙ
КЛЮЧ»

НОВАЯ ИДЕОЛОГИЯ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА



СОДЕРЖАНИЕ

Сергей ЕРЕМИН

Новая идеология транспортного комплекса стр. 4

Анна ИЛЬИНА

Дорогу молодым стр. 8

Валентин СМИРНОВ

От теории – к практике стр. 9

Николай ВЛАДИМИРОВ

Работа по плечу стр. 10

Александр КАЛУГИН

Подрядчик определен стр. 12

Новости стр. 13

Визитная карточка

Емельяновский филиал ГП «КрайДЭО» стр. 14

Григорий СЕМЕНОВ

К навигации готовы стр. 15

Вячеслав ЦЫШУК

Сила – в единстве стр. 16

Николай АРАКЕЛОВ

Что откроет «электронный ключ» стр. 17

По дороге жизни стр. 18

Владимир ВОРОНОВ

Строго по расписанию стр. 19

Александр МАРКОВ

Диалог с населением стр. 20

Сергей СМИРНОВ

Навстречу Универсиаде-2019 стр. 21

Дорогие друзья!

Вы держите в руках первый номер специализированного информационно-аналитического журнала «Транспортный комплекс Красноярья». Это издание возникло в ответ на запросы сегодняшнего дня и с учетом актуальных проблем развития транспортного комплекса края.

Сегодня на рынке печатных СМИ наблюдается тенденция к специализации газетной и журнальной периодики. Руководители и специалисты предприятий разных отраслей экономики ищут в прессе ту информацию, которая может оказаться полезной в решении производственных задач. Поэтому основная цель нашего журнала – через освещение деятельности предприятий транспортного комплекса и происходящих в нем процессов дать оценку общей ситуации, выявить тенденции, обозначить существующие проблемы и способы их решения. А также предоставить возможность специалистам, представителям органов власти, всем участникам транспортного процесса высказать свою точку зрения по тем или иным актуальным вопросам, связанным с развитием транспортной отрасли.

В соответствии с выбранной концепцией построена структура и тематика издания, основанная на двух принципиально важных аспектах: отраслевом и общетранспортном.

Редакция журнала благодарит всех, кто поддержал новое издание, оказал содействие в сборе информации. Наши двери открыты, и мы приглашаем к сотрудничеству всех, кто заинтересован в становлении и развитии первого в Красноярском крае специализированного информационно-аналитического журнала «Транспортный комплекс Красноярья».

*Эдуард АЛБОРОВ,
главный редактор*

информационно-аналитический журнал



Издатель ООО «Автодорожно-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 «Всемир, всем, всем!», 660062, ул. Высотная, 2
Объем 24А4. Тираж – 999 экз.

Время подписания в печать 25.05.2012 г. в 16.00. Цена свободная



НОВАЯ ИДЕОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КРАЯ

Транспортный комплекс края, учитывая социально-экономическую реальность, переходит на новый этап развития. Главная его тенденция – быть социально ориентированным.

Край, в котором хочется жить

К лозунгу губернатора Красноярского края Льва Кузнецова «Край, в котором хочется жить» дорожники добавили: «Дороги, по которым хочется ездить». Впрочем, эти слова можно с равным основанием отнести не только к автомобильным дорогам, но и к речным трассам и железнодорожным магистралям и в целом к транспортному комплексу. Это наша идеология, основное направление, по которому предстоит двигаться в ближайшие пять-десять лет.

Как сделать транспортный комплекс края социально ориентированным? В первую очередь, мы должны стать еще ближе к обществу. Нужно понимать и развивать обратную связь, которую требуют от нас люди в плане развития транспортного комплекса края.

Единая логика для единой дорожной сети

Единый управленческий подход к решению задач, стоящих перед краевой дорожной отраслью, – то, к чему мы стремимся. Что это значит? Перед нами стоит задача – интегрировать дороги Красноярья – а это более 40 тысяч км – в единое пространство, выработать консолидированную политику, стандарты и подходы к своей работе.

Для пользователей дорог все трассы, по сути, одинаковы. Это мы, кто обслуживает и строит дороги, делим их на дворовые и внутриквартальные проезды, региональные и муниципальные. А человека, утром выезжающего из своего двора на автомобиле, не интересует, кто обслуживает дорогу, по которой он едет. Лишь бы она была хорошей и безопасной, и он мог без происшествий и простаивания в пробках быстро добраться, куда надо.

Но для того чтобы все дороги были одинаково хорошего качества, мы должны уйти от разрозненности и иметь возможность принимать решения по всей сети автодорог, руководствуясь едиными подходами и единой политикой. Именно выработка единой политики – одна из важнейших задач, стоящих перед министерством транспорта.

В крае 12 тысяч километров региональных дорог и 2,5 тысячи километров межпоселенческих, которые мы принимаем на баланс. Благодаря развитой диагностике мы хорошо чувствуем и понимаем каждый метр этих дорог. Знаем, в каком он состоянии, как его содержат, когда проводился последний ремонт, когда лучше всего провести следующий. На основании технических параметров и информации, которая посту-

пает из муниципальных образований, специалисты-дорожники оценивают необходимость проведения ремонтных, восстановительных или локальных, точечных работ. Объем данных, которыми им приходится оперировать, огромный.

Для повышения эффективности работы все эти данные требуется свести в единый аппаратно-программный комплекс. «Умная» система, проведя анализ поступившей к ней информации, сможет выдать рекомендации по проведению тех или иных работ на том или ином участке дороги. Дальше эти рекомендации должны будут пройти «сито» общественного обсуждения, и уже люди, для которых дороги строятся и которые по ним ездят, скажут, какой участок они хотели бы видеть отремонтированным в первую очередь, какой – во вторую, а где можно обождать. Активно привлекая население к обсуждению дорожных проблем, мы при помощи автоматизированной интеллектуальной системы сможем уйти от субъективизма принимаемых решений и соединить воедино техническую и социальную составляющие содержания и ремонта автодорог.

Уже выработан ряд решений, нашедших свое отражение в целевой программе «Дороги Красноярья». С этого года действует Дорожный фонд, в котором прописаны все финансовые обязательства краевой власти. Ставится очень четкий акцент на то, что содержание муниципальной улично-дорожной сети осуществляется за счет краевого бюджета. Благодаря целевому адресному финансированию ни один рубль не сможет быть потрачен не по назначению, что, в конечном итоге, благоприятно скажется на состоянии улично-дорожной сети муниципальных образований края.





Следующий наш шаг – разработка единых стандартов и единых подходов к содержанию улично-дорожной сети. Нужно открыто и прозрачно сформировать механизм выделения средств на конкретную автодорогу, конкретную улочку, при этом норматив должен быть единым для всех и прозрачным.

В этой же внутренней логике мы подходим и к региональным автодорогам. Здесь также необходимо разработать единые подходы к содержанию, которые бы основывались на базовых технических операциях, требующихся для поддержания трасс в проезжем состоянии. Именно такая задача поставлена перед нами губернатором края – единые механизмы, единые расценки, единая технология, все прозрачно и открыто. Безусловно, эти меры обязательно скажутся на качестве автодорог и повысят безопасность движения.

Приангарье станет ближе

Если говорить о конкретных объектах, над которыми нам предстоит работать в ближайшие годы, они хорошо известны. В крае продолжается реализация ряда серьезнейших инвестиционных проектов, призванных обеспечить или значительно улучшить транспортную доступность территорий. Для Красноярска и Красноярской агломерации – это возведение четвертого моста через Енисей и строительство двухуровневых развязок на улицах Авиаторов – Северное шоссе, 2-я Брянская и Брянская – Калинина.

Будет уделено внимание правобережью Ангары в Богучанском районе. Хороший задел – мост, введенный в прошлом году, – положил начало интенсивному развитию этой территории. Стратегическая задача – увязать мост с Мотыгино и дальше с мостом через Енисей в районе Высокогорска. Тогда у нас появится новый магистральный каркас, который обеспечит круглогодичное сообщение с этими богатейшими территориями и не будет зависеть от ледовых переправ.

Всё для блага пассажира

Модернизацию автомобильных дорог следует воспринимать в контексте модернизации транспортного комплекса края как социально ориентированной отрасли. Особое внимание – пассажирским перевозкам и оптимизации работы государственных автотранспортных предприятий, цель которой – повышение качества оказываемых жителям Красноярска и края услуг при одновременном снижении затрат.

Нужно продолжать работы по дальнейшему совершенствованию маршрутной сети края. 17 краевых государственных предприятий осуществляют городские, пригородные и междугородные пассажирские перевозки. Общая протяженность краевой маршрутной транспортной сети – более 18 тысяч километров, в прошлом году было выполнено почти 900 тысяч рейсов. Автобусный парк края постоянно обновляется: в 2009-2010 годах на условиях софинансирования с федеральным бюджетом нами был приобретен 61 автобус, в прошлом году за счет краевого бюджета автобусный парк пополнился еще девятью новыми машинами.



Впрочем, обновление подвижного состава – далеко не единственное, что делается в направлении повышения качества пассажирских перевозок. Краевым министерством транспорта при участии краевого Транспортного союза, департамента транспорта администрации Красноярска и ученых Сибирского федерального университета разработаны новые критерии отбора перевозчиков по городским, пригородным и межмуниципальным маршрутам, которые прошли общественные обсуждения и теперь являются требованиями соответствия для перевозчиков. Главная цель нового «Порядка» – повышение безопасности и качества маршрутной сети.

В крае действуют два социальных проекта в области транспортных перевозок: социальная карта для льготников и транспортная – для населения. Пластиковые карты – удобный и современный метод работы транспортников с пассажирами, который, несомненно, будет развиваться. Мы планируем распространить действие социальных карт на пригородные железнодорожные перевозки и трансформировать их в единые универсальные транспортные карты, которые будут доступны не только жителям края, но и России.

Дороги железные и речные

Положительно скажется на пассажирских перевозках и дальнейшее развитие железнодорожной сети электропоездов. В планах на ближайшее будущее – организация кольцевого движения электропоездов по Красноярску в увязке с автобусным движением. В итоге мы должны получить удобный транспортно-логистический узел для краевого центра.

Компания «Краспригород» начала подготовку к реализации проекта организации пригородного желез-

нодорожного сообщения по маршруту Красноярск – Сосновоборск – Железнодорожск. Электричку планируется пустить по железнодорожным путям, принадлежащим горно-химическому комбинату, которые необходимо реконструировать.

Неотъемлемая часть транспортного комплекса края – внутренний водный транспорт. Енисей – крупнейшая в России водная артерия, а его бассейн – один из самых сложных в стране, протяженность эксплуатируемых водных путей составляет более 7,5 тысячи километров. Перспективы водного транспорта, в основном, связаны с краевыми и федеральными программами хозяйственного освоения территорий. Что касается пассажироперевозок, то одно из основных направлений работы связано с обновлением судов пассажирского типа, так как многие из тех, что ходят по Енисею, устарели как физически, так и морально.

Также для повышения качества транспортного обслуживания населения нами объединены маршруты Енисейск – Ярцево и Енисейск – Бор, а маршрут Енисей – Кривляк выделен в отдельный. Появились новые маршруты и в Туруханском районе – Бор – Туруханск и Туруханск – Келлог. В этом году планируется строительство нового парома для жителей Игарки.

Перед министерством стоит огромная задача – увязать в единую транспортную систему все коммуникативные сообщения – автомобильные, речные, железнодорожные, при этом повысив качество транспортных услуг и снизив издержки общества, зависящего от транспорта. С помощью какого-либо одного вида транспорта решить эту задачу невозможно. В нашем крае все виды транспорта взаимодействуют, дополняя друг друга и образуя единый дорожно-транспортный комплекс.





ДОРОГУ МОЛОДЫМ

Смена поколений – один из законов природы. Отменить его или обойти никто не в силах. Так уж устроена наша жизнь, что на место одного человека, не один десяток лет отработавшего на предприятии и ушедшего на заслуженный отдых, всегда должен прийти другой, тот, кто моложе.

Нехватка молодых квалифицированных кадров ощущается практически на всех дорожных предприятиях края. Не хватает как молодых специалистов и рабочих, так и управленческого резерва – тех, кто должен занять руководящие должности в случае ухода руководителей на пенсию или перехода их на другое место работы.

В КруДоре уверены, что проблема, как бы ни была серьезна, решается просто. Тем более что «изобретать велосипед» не нужно: новое – это хорошо забытое старое. Например, дорожники решили возродить систему наставничества, которая активно действовала в годы советской власти, а сейчас оказалась незаслуженно забытой.

Возродить систему наставничества готовы фактически во всех дорожных предприятиях. Изменения коснутся и баланса ИТР – рабочие на предприятиях. Ныне существующее соотношение, при котором на три рабочих приходится один сотрудник ИТР, нужно менять в сторону увеличения числа рабочих. Впрочем, дорожники не ограничивают свою кадровую политику обучением и подготовкой на рабочем месте. Что касается обучения, многие работники регулярно обучаются на курсах повышения квалификации, на производственной базе предприятий несколько раз в год проходят научно-технические семинары, на которых руководителей и специалистов дорожных предприятий со всего края знакомят с новыми технологиями и особенностями их применения.

Особое внимание – учебным заведениям, дающим студентам среднее и высшее образование. Это кафедра «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ, профессиональный лицей № 88 и железнодорожный техникум, готовящий специалистов среднего звена для дорожной отрасли. Требования, предъявляемые к ним, в последнее время изменились.

Дорожные профессии, так сказать, «полевые». Главное в них – производственная составляющая, а теория, которую преподают студентам, обязательно должна проверяться практикой. Отрасль ждет инженеров с глу-

бокими, фундаментальными и профессиональными знаниями, с широким диапазоном взглядов, обладающих серьезной практической подготовкой по специальности и способных к инновационной деятельности.

Для того чтобы теория стала ближе к практике, часть занятий отныне будет выездной: на предприятиях, дорогах, строительных площадках...

Нельзя пускать на самотек трудоустройство молодых специалистов. Усилия по модернизации образования будут затрачены впустую, если выпускник, как бы хорошо его ни подготовили в вузе, после получения диплома не сможет устроиться на работу по специальности. Помочь молодежи обрести свой жизненный путь, а предприятиям – подобрать квалифицированные кадры может защита дипломных проектов. Начиная с этого года руководители организаций в обязательном порядке будут присутствовать на защите дипломов, где они смогут ближе познакомиться с выпускниками.

Должен в корне поменяться подход к подготовке специалистов рабочих профессий, которых выпускает профессиональный лицей № 88 в Емельяново. Здесь тоже «хромает» практика, и студенты после окончания лицея, так же, как выпускники вуза, практически не знакомы с производством. Плюс к этому образовательные стандарты не успевают за реальной жизнью. Дорожная отрасль – инновационная, ежегодно в практику внедряются десятки и сотни научных разработок, появляются новые материалы и технологии, новые высокопроизводительные механизмы.

Чтобы учебный процесс соответствовал требованиям времени, связка лицей – предприятие должна быть неразрывной. Новые подходы к обучению молодежи дорожным рабочим специальностям будут закреплены в соглашении о намерениях между дорожниками и лицеем, которое планируется подписать в мае.

Решая социальную задачу обучения молодежи, дорожники одновременно привлекают к себе новых перспективных сотрудников, а вложенные в эту работу средства окупаются приходом молодых, способных специалистов.

Валентин СМЕРНОВ

ОТ ТЕОРИИ – К ПРАКТИКЕ

5 мая на участке трассы М-53 «Байкал» Красноярск – Емельяново для студентов 4-го курса кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ было организовано выездное занятие базовой кафедры.

Будущие дорожники получили уникальную возможность в дополнение к уже имеющимся у них теоретическим знаниям на практике ознакомиться с современными технологиями ямочного ремонта автодорог. Инициатором выступило министерство транспорта Красноярского края, а организаторами – специалисты управления автомобильных дорог по Красноярскому краю и Емельяновский филиал ГП «КрайДЭО». Дорожники наглядно показали студентам, как снимается изношенный слой асфальтового покрытия, какие машины и смеси используются для укладки верхнего слоя дороги, что такое заливка трещин битумной эмульсией и при каких условиях применяется струйно-инъекционный способ ямочного ремонта.

Начальник отдела эксплуатации дорог и безопасности дорожного движения краевого управления автодорог Андрей Журавлев объяснил студентам, как работает установка БЦМ-243, в каком порядке и какие именно операции производятся в данный момент.

Практические занятия, по мнению заведующего базовой кафедрой «Автомобильные дороги и городские сооружения» Евгения Яшаева, хорошо закрепляют теорию. С преподавателем согласны студенты.

– Это мой первый выезд на производство, – говорит Евгений Рак, студент 4-го курса СФУ. – Самое большое достоинство такого занятия, на мой взгляд, – наглядность. Теорию нам, конечно, объясняют, а вот как эти знания применять на практике, мы знаем далеко не всегда. Еще один плюс – есть возможность получить ответы на вопросы, связанные с производством.

– Мне тоже понравилось, что технологический процесс сопровождается небольшими лекциями, – признается студентка Алена Пронова. – Это крайне интересно и весьма познавательно. Организаторы занятия подготовили и провели на очень высоком уровне. Сразу становится ясно, что нам надо будет делать, когда мы придем на работу на предприятие.

Заметим, что это уже не первое выездное занятие, которое было организовано для студентов университета. В апреле они смогли погрузиться в процесс нанесения разметки. Следующее занятие, запланированное на май, состоится на трассе Красноярск – Железногорск, где проводится капитальный ремонт. В планах министерства транспорта и кафедры «Авто-



мобильные дороги и городские сооружения» – организация еженедельных занятий на стройплощадках нового моста через Енисей.

Министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин возлагает на работу выездной кафедры большие надежды. Системная практическая работа со студентами должна обеспечить приток молодых кадров в дорожную отрасль края.

– Мы должны обеспечить следующее поколение дорожников, поэтому работа с кадровым потенциалом является одним из приоритетных направлений в деятельности министерства транспорта, – говорит Сергей Еремин. – Сейчас много говорят о качестве дорог, но если на предприятия не будут приходить хорошо подготовленные специалисты, никакого качества не будет. Для этого уже сейчас нам надо самое пристальное внимание уделять молодежи – не только студентам СФУ, но и учащимся профессионального лицея № 88, который готовит кадры для дорожной отрасли.

Смысл подобных выездных практических занятий как раз в том и состоит, что они дают возможность будущим инженерам-дорожникам не по учебникам, а в реальности ознакомиться с технологиями и видами работ, которые сегодня применяются во время ремонтных кампаний на дорогах края.

Анна ИЛЬИНА



РАБОТА ПО ПЛЕЧУ

Государственное предприятие «КрайДЭО» – крупнейшая дорожно-эксплуатационная организация нашего края. В его структуре – 14 филиалов, расположенных к северо-востоку от Красноярска до границы с Иркутской областью и до Эвенкии на севере. Наш корреспондент беседовал с исполняющим обязанности генерального директора Наилем Минахметовым.

– Наиль Файылович, что входит в обязанности работников предприятия?

– Обязанностей у нас много. На содержании предприятия более 7 тысяч километров дорог, в том числе более 400 километров федеральных трасс, 937 километров зимников и около тысячи километров межселенческих дорог. Эти дороги требуют каждодневного пристального внимания, ведь от нашей работы зависит транспортная доступность населения и экономика края.

Основной постулат ГП «КрайДЭО» – преемственность традиций и принципов работы. И этому следуют более 1400 сотрудников. В большинстве своем это проверенные временем, ответственные люди. В любую погоду и время года они следят за тем, чтобы автомобильные дороги находились в нормативном состоянии, что, в конечном итоге, обеспечивает безопасность дорожного движения.

Для успешного выполнения работы у нас имеется необходимая производственная база, которую мы всячески поддерживаем. В ведение предприятия входят 19 карьеров и 14 асфальтобетонных заводов. Первичный контроль над качеством материалов осуществляем также собственными силами – у нас имеется штатная лаборатория, сотрудники которой для конкретных типов дорог разрабатывают составы асфальтобетонных смесей и подбирают щебеночные смеси. Все это направлено на улучшение качества покрытия, способствующее увеличению межремонтных сроков и безопасности на дорогах.

– Расскажите о новых направлениях в вашей работе.

– С недавнего времени у организации появилась еще одна обязанность, тоже связанная с безопасностью движения на дорогах, – содержание 330 свето-

форных объектов, которые дорожники обслуживают на всей территории края от Норильска до Минусинска.

Не так давно предприятие к привычным объемам добавило обслуживание улично-дорожной сети муниципальных образований края. Связано это, в первую очередь, с изменением бюджетной политики: средства, выделяемые на содержание уличной сети, проходят через дорожный фонд, и использовать их теперь можно только по назначению.

Технически парк подразделений предприятия укомплектован полностью. Но есть одно «но»: к сожалению, износ его свыше 50 процентов. И я лично очень благодарен работникам филиалов, которые поддерживают вверенную им технику в рабочем состоянии. Конечно, при первой же возможности мы стараемся обновлять парк. Так, в числе последних приобретений – девять легких грейдеров на базе трактора «Беларусь», навесное оборудование на которых можно менять в зависимости от сезона. А значит, эти грейдеры будут без простоев задействованы круглый год.

– Используете ли вы в своей работе новые технологии?

– Разумеется. Они не только облегчают труд рабочих, но и повышают производительность труда, а главное – положительно сказываются на качестве содержания и ремонта дорог. Это и уже внедренный повсеместно струйно-инъекционный метод, и оснащенные GPS-навигацией дорожные машины...

Мы стараемся идти в ногу со временем. Перед нами стоит сложная задача – применять новые технологические карты, нормы, стандарты. К примеру, замена технической карты влечет за собой смену техники, которая обслуживает и ремонтирует дороги. На смену большим и мощным грейдерам придут манев-



ренные и легкие. Пришла пора переходить на новые рецепты асфальтобетонных смесей.

Компьютерные высокие технологии все шире проникают в дорожную отрасль. Так, на недавнем научно-практическом семинаре нам презентовали цифровую 3D-систему для строительства автодорог. Она позволяет не только моделировать ситуацию, но и четко ее отслеживать. Практически вся наша техника оснащена системами спутникового позиционирования, и перед нами стоит задача оснащения датчиками не только кабины водителя, но и рабочих органов механизма, таких, как ковш, чтобы можно было контролировать нагрузку.

– Устраивает ли вас профессиональный уровень сотрудников?

– Несомненно. У нас трудятся, в основном, грамотные и умелые специалисты. Но пределов совершенству нет, и они постоянно повышают свой профессиональный уровень. Только с начала 2012 года повысили свою квалификацию 87 руководителей и специалистов предприятия. 19 специалистов приняли участие в научно-практическом семинаре «Применение новых технологий при ямочном ремонте». В целях улучшения качества выполняемых работ повысили квалификацию 25 рабочих.

Для притока новых специалистов и закрепления их в организации мы тесно сотрудничаем с СФУ. В этом году по нашим направлениям на факультеты «Автомобильные дороги и аэродромы» и «Экономика и управление на предприятиях» Инженерно-строительного института СФУ начнут учиться 22 студента из разных районов края.

– Наверняка на ремонтно-строительный сезон 2012 года у вас много планов. Не поделитесь самыми главными?

– За долгие годы работы и добросовестного выполнения заказов ГП «КрайДЭО» зарекомендовало себя как высокопрофессиональный подрядчик. И в этом году предстоит сделать немало. По целевой программе «Дороги Красноярья» будет отремонтировано 16 км автодорог на федеральной трассе М-53 «Байкал». Продолжится повседневная работа по содержанию автодорог, приведению их в состояние, соответствующее нормативам.

– Судя по тому, что было сделано за предыдущие годы, предстоящие задачи дорожникам предприятия по плечу. Успехов вам и вашему коллективу в работе!

Николай ВЛАДИМИРОВ



ПОДРЯДЧИК ОПРЕДЕЛЕН

Право возвести четвертый мост в Красноярске по итогам конкурса выиграл Мостоотряд № 7 Красноярский филиал ОАО «Сибмост». Об этом журналистам краевых СМИ сообщили 18 мая на состоявшейся пресс-конференции.

В прошлом году между Президентом России Дмитрием Медведевым и губернатором Красноярского края Львом Кузнецовым была достигнута окончательная договоренность о совместном финансировании этого столь необходимого краю объекта. Сегодня в истории строительства моста пройден еще один этап – завершена основная часть конкурсных процедур. Как подчеркнул открывший пресс-конференцию министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин, проработка вопроса велась продолжительное время и на очень серьезном уровне.

– Если говорить о перспективе транспортного развития Красноярска и прилегающих территорий, то мост – это один из ключевых объектов, – подчеркнул Сергей Васильевич. – Он обеспечит магистральное движение и свяжет транспортные потоки Красноярской агломерации.

Всего к участию в объявленном в феврале конкурсе на заключение подряда на строительство нового моста было допущено три участника: ООО «Трансмост», строительная компания УСК «Сибиряк» и Мостоотряд № 7 Красноярский филиал ОАО «Сибмост».

– Оценка и сопоставление заявок состоялась 16 мая, – рассказал журналистам руководитель агентства государственного заказа Красноярского края Дмитрий Кипнис. – Требования к конкурсантам были очень жесткими. Помимо стоимости строительства и сроков, учитывались такие показатели, как опыт строительства мостовых переходов на автомобильных дорогах, наличие в штате предприятия квалифицированного инженерно-технического персонала, описание мероприятий по охране окружающей среды, описание план-схемы по расположению постоянных и временных подъездных дорог и так далее.

Согласно законодательству, оценки выставлялись по каждому из этих критериев.

Срок выполнения работ все три компании предложили минимальный – 40 месяцев. Что же касается стоимости контракта, начальная цена была определена в 14,13 млрд. рублей. «Трансмост» предложил 13 млрд. 734 млн. рублей (снижение на 2,9 процента), «Сибиряк» был согласен снизить начальную цену на 2,4 процента, а «Сибмост» выразил готовность построить объект за 12 млрд. рублей, или на 15 процентов дешевле. Особо отметим, что понижение цены не повлияет на качество работ.

– Заявленные нами цифры очень взвешены и просчитаны, экономия будет достигнута благодаря оптимизации работ, – подчеркнул директор Мостоотряда № 7 Василий Ильинов. – Технология сооружения опор в русле предполагает сооружение технологических временных опор. После тщательных расчетов мы сочли возможным сократить их количество, за счет чего уменьшатся сроки строительства и стоимость. Также экономия будет достигнута благодаря тому, что монтаж пролетных строений решено сделать уравновешенным – он будет вестись не последовательно, а одновременно сразу на трех-четыре опоры.

Окончание работ по возведению моста – октябрь 2015 года. Василий Прохорович подчеркнул: сооружение объекта будет произведено в названные сроки и с заявленной стоимостью. Необходимый для этого опыт имеется – мостоотряд работает в Красноярском крае уже 55 лет. За это время было построено более 10 мостов через Енисей – в Красноярске, Абакане, Кызыле.

Александр КАЛУГИН



Награды достойным

4 мая министр транспорта РФ Игорь Левитин вручил государственные и ведомственные награды работникам транспортного комплекса. Почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации награжден руководитель Федерального дорожного агентства Анатолий Михайлович Чабунин.

Разметка на дорогах

Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю совместно с подрядными организациями открыло сезон нанесения дорожной разметки. Работы ведутся на автодорогах Красноярск – ст. Минино, Еловая – ст. Минино, Элита – Арийское – ст. Кача, Красноярск – Енисейск (Емельяновский район), Красноярск – Элита, глубокий обход Красноярска и обход п. Березовка.

В этом году на автомобильных дорогах Красноярск – Солонцы, Красноярск – Енисейск (до Сухобузимо) будет нанесена разметка термопластиком. Однако по технологии выполнять такие работы можно только с наступлением устойчивого тепла. Пока же, для предотвращения ДТП, специалисты наносят «временную» разметку краской. Но как только позволят погодные условия будет проведен ямочный ремонт, поверх нее нанесут термопластик.

В этом году будет продолжена установка дорожных световозвращателей по типу «кошачий глаз». Более 8,5 тысячи световозвращателей появятся на автодорогах Красноярск – Енисейск, Канск – Абан – Богучаны, Красноярск – Солонцы, Ачинск – Ужур – Троицкое, Красноярск – аэропорт Емельяново и Минусинск – Курагино – Артемовск.

По сравнению с минувшим годом, количество дорожных световозвращателей на дорогах Красноярского края увеличится в 10 раз. В 4 раза чаще станут применять разметку термопластиком. Всего же крайевым дорожникам предстоит пройти 4050 км автодорог, чтобы оснастить дорожной разметкой всю территорию, за которую отвечает КрУДор. Завершить эту работу специалисты планируют в конце июля.

Работа продолжается

11 мая состоялось очередное заседание Общественного совета, созданного при министерстве транспорта Красноярского края. Участники совета переформировали комиссии, которые будут вести работу по конкретным направлениям, избрали руководителей комиссий и обсудили взаимодействие совета с министерством транспорта по планам на 2012 год.

Форум

В г. Якутске с 25 по 28 июля 2012 г. пройдет научно-практическая конференция и Двенадцатая международная выставка-форум «Дороги России XXI века». Тема форума: «Особенности строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в сложных природно-климатических условиях. Инновационные решения, материалы и технологии».

Конкурс на профессионализм

В целях распространения передового опыта в мостостроении, совершенствования знаний и навыков для более эффективного и качественного выполнения мостовых работ Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю объявляет конкурс на лучшую мостовую организацию.

Оргкомитет в течение всего периода проведения конкурса будет следить за тем, как работают подрядные организации, и выставлять оценки. Итоги комиссия подведет не позднее 25 декабря.

Победителем конкурса станет компания, у которой наибольшее значение показателя по ремонту и содержанию мостовых переходов за период с 1 января по 15 декабря 2012 года. При равных показателях у претендентов на призовые места предпочтение будет отдаваться тому, кто в ремонте и содержании мостовых сооружений применяет новые технологии, использует в работе новую технику, у кого наименьшая сумма штрафных санкций по заключенным государственным контрактам.

С Положением о конкурсе можно ознакомиться на сайте КГКУ «КрУДор».

Результаты мониторинга

Одной из приоритетных задач Упрдора «Енисей» является обеспечение транспортной безопасности и безопасности дорожного движения на федеральной трассе. Для этого управлением проводится анализ дорожно-транспортных происшествий. Так, в 2011 году на федеральной трассе произошло 101 дорожно-транспортное происшествие, из них с января по апрель 2011 года – 31 ДТП.

Проведенный анализ показывает, что в этом году идет снижение количества ДТП, за 4 месяца 2012 года зарегистрировано 14 дорожно-транспортных происшествий.

Как показывает практика, главными виновниками ДТП являются сами водители. Управлением федеральных дорог М-54 «Енисей» ведется мониторинг состояния дорожного покрытия и мостов. В результате мониторинга выявлено 5 аварийно опасных участков на федеральной трассе. Участки возле г. Минусинска, Танзыбея, в районе противоловинной галереи и поста «Шивилиг» считаются самыми опасными. Для повышения внимания водителей на всех выявленных участках подрядными организациями устанавливаются знаки дополнительной информации «Внимание! Аварийно опасный участок». Всего понадобится 10 дополнительных знаков.

Рассматривается возможность устройства на аварийно опасных участках шумовых полос и рельефной дорожной разметки, что обеспечит значительное снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

ТРАССА ОСОБОГО ВНИМАНИЯ



Андрей АРХИПОВ,
директор Емельяновского филиала ГП «КрайДЭО»

Гостевая трасса федеральной магистрали М-53 «Байкал» на подъезде к аэропорту Емельяново – ворота Красноярска. Поддержание ее в образцовом состоянии – забота дорожников Емельяновского филиала ГП «КрайДЭО».

На балансе Емельяновского филиала находится 283 километра территориальных дорог и 57 километров – федеральных. Основная дорога, конечно, это дорога от Красноярска до аэропорта, пожалуй, самая напряженная в крае по количеству проезжающих по ней в сутки автомобилей. Интенсивность движения в будни составляет 20 тысяч машин, а в конце рабочей недели и выходные дни достигает 30 тысяч.

На предприятии работают 78 человек. Практически отсутствует текучесть кадров, настолько здесь дружный, сплоченный коллектив. Несмотря на проблемы последних лет в дорожной отрасли, предприятие постоянно пополняется молодыми кадрами – более двух третей работников составляют люди в возрасте до 35 лет.

На предприятии трудятся несколько рабочих династий, и это лучший пример преемственности поколений. Это семьи Орешниковых, Качановых, Болсуновских, Павлюченко.

За счет инновационного подхода и активного внедрения прогрессивных технологий и новых материалов на предприятии практически исчез ручной труд.

Филиал имеет хороший парк дорожной техники, который в последние годы обновился более чем на 70 процентов. Его основу составляют новые машины отечественного и импортного производства, которые значительно облегчают труд дорожников. Из недавних приобретений – две новые комбинированные дорожные машины, с возможностями которых дорожники познакомились на презентации

по губернаторской программе развития улично-дорожной сети. Это профессиональная техника, универсально приспособленная для зимних и летних работ.

Контроль над работой водителей осуществляется при помощи приборов системы ГЛОНАСС, установленных на КДМ и грейдерах предприятия. В ближайшем будущем планируется оснастить КДМ видеорегистраторами.

Во главе предприятия стоит выпускник кафедры «Автомобильные дороги» Красноярской государственной строительной академии Андрей Иванович Архипов, один из самых молодых руководителей в дорожной отрасли края.

Начинал свою трудовую карьеру мастером Ермаковского ДРСУ, затем был назначен на должность главного инженера предприятия. С 2004 по 2005 год – заместитель директора Емельяновского филиала ГП «КрайДЭО», 2005 – август 2010 года – заместитель, а затем начальник отдела эксплуатации автодорог ФГУП «Байкалуправтодор». В августе 2010 года Андрей Архипов был назначен директором Емельяновского филиала ГП «КрайДЭО».

Архипов – потомственный дорожник. Его отец, Иван Степанович Архипов, более 20 лет проработал в Ермаковском ДРСУ и имеет звание «Почетный дорожник». Более десятка лет своей жизни посвятила красноярским дорогам и мама Андрея Ивановича. Родной дядя, Владимир Степанович Архипов, возглавляет «ГП КК ДРСУ-10». Дорожники – супруга Андрея Архипова и его племянники.

Общий дорожный стаж семьи Архиповых превышает 100 лет.



К НАВИГАЦИИ ГОТОВЫ



Открытое акционерное общество «ПассажирРечТранс» – единственная судоходная компания, которая осуществляет пассажирские перевозки по Енисею, обеспечивая связь между десятками населенных пунктов на территориях, где нет автомобильных дорог круглогодичного действия, железнодорожного и воздушного сообщения. Предприятие возглавляет Леонид Федоров. Мы задали ему несколько вопросов.

– Леонид Никонович, насколько велико ваше предприятие?

– В компании работает около 300 человек. Мы производим перевозки пассажиров по четырем осуществляемым по краевой программе маршрутам, еще три маршрута работают в Енисейском районе. От Красноярска до Дудинки ходят водоизмещающие суда «Валерий Чкалов», «Александр Матросов» и «Михаил Лермонтов». Активно работает скоростной флот, осуществляя пассажирские перевозки Красноярск – Бор, Енисейск – Бор, на пригородном маршруте Торговый центр – Усть-Мана и прогулочно-экскурсионном маршруте Красноярск – Дивногорск.

В зоне нашей ответственности перевозка пассажиров по маршрутам Лесосибирск – Высокогорск, недавно заработала новая пассажирская линия Ярцево – Кривляк и Ярцево – Майская, благодаря которой мы заходим на 100 километров вверх по реке Сым. Поскольку весь наш пассажирский флот является собственностью Красноярского края – мы его арендуем, то мы не имеем права поднимать цену на билет до себестоимости, а убытки нам частично компенсируют из краевого бюджета.

– А туристов возите?

– Туристические перевозки – направление перспективное, хотя отдельных экскурсионных рейсов мы не выполняем, а ограничиваемся тем, что туристические фирмы время от времени выкупают на наших теплоходах места для своих клиентов. К тому же для существенного увеличения туристического потока в перевозках по Енисею необходимо наличие комфортабельного теплохода для туристов и развитие береговой инфраструктуры вдоль Енисея.

Решение этих вопросов – дело будущего, а сейчас наша насущная задача – пассажиры, ведь основная функция нашего предприятия – социальная. Мы доставляем людей в места, где нет ни автомобильных дорог, ни железнодорожных путей и воздушного сообщения. В прошлую навигацию мы перевезли около 100 тысяч пассажиров.

На нашем попечении семь паромных переправ на Енисее и Ангаре. Причем переправы Момотово – Широково и Епишино – Северо-Енисейский соединяют разьединенные Енисеем автомобильные дороги. Обслуживаем мы их с 2007 года, и для населения перевозки на этих переправах осуществляются бесплатно.

– Скоро откроется навигация-2012. Вы к ней готовы?

– Подготовка к навигации практически завершена. С 1 марта начались продажи билетов в Красноярске, Норильске и Дудинке через кассы Центрального агентства воздушных сообщений. 12 марта открылась главная касса «ПассажирРечТранса». С 2012 года впервые осуществляется продажа билетов в двух крупных населенных пунктах на севере края – Туруханске и Игарке. Ранее жители этих городов испытывали трудности с приобретением билетов, в северных территориях отсутствовали кассы и пункты продажи. Особо хочу отметить, что тарифы остаются на уровне прошлого года.

– Леонид Никонович, для населения низкие тарифы, конечно, выгодны. Но они, наверное, пагубно сказываются на качестве оказываемых вами услуг...

– Я бы не стал так однозначно это утверждать. Забота о качестве у нас на одном из первых мест. В последние годы мы обновили подвижной состав. За счет средств краевого бюджета приобретено четыре скоростных теплохода на 100 пассажиров каждый. Кроме того, для организации работы паромных переправ куплен катер на 20 пассажирских мест.

Краевые власти приобрели нам три судна на воздушной подушке, которые осуществляют перевозки в осенне-зимний период. Перед нами стоит задача обновить суда «Валерий Чкалов», «Александр Матросов» и «Михаил Лермонтов», которым уже более 50 лет.

Григорий СЕМЕНОВ

СИЛА – В ЕДИНСТВЕ

ГИС – это цифровая система хранения, редактирования, создания и анализа информации, имеющей пространственные координаты, оперирующая пространственными данными.

Сухие определения не дают полного представления о том, насколько полно геоинформационная модель «складирования» и использования сложной информации подходит именно для дорожников. На самом же деле высокий уровень востребованности модели в дорожном комплексе определяется тем непреложным фактом, что практически вся информационная подложка для принятия любого отраслевого управленческого решения имеет, очевидно, географический характер.

В 2010 году Управлением автодорог по Красноярскому краю было принято решение о создании единой геоинформационной системы дорожной отрасли края, которая включала бы в себя не только отраслевые данные о конфигурации и текущем состоянии сети автомобильных дорог, но и внешние информационные массивы для дорожной системы. Работа была начата отнюдь не на пустом месте – в течение, по меньшей мере десяти лет под эгидой различных программных комплексов создавались разные информационные слои, объединение которых в рамках единой системы позволяет рассчитывать на позитивный результат. В числе этих слоев и данные о техническом состоянии покрытий автомобильных дорог, их протяженности и технических категориях, собранные специальными мобильными лабораториями, сведения о характеристиках и техническом состоянии мостов, труб и паромных переправ, достаточно развитый массив сведений о месторождениях дорожно-строительных материалов и карьеров.

Сама по себе идея создания и эксплуатации дорожной ГИС не является новизной. Однако при формировании подобной системы нами был использован подход, при котором ядром, базой для формирования системы стали информационные массивы о дорогах, которые были получены в ходе проведения работ по регистрации прав на земельные участки, занимаемые дорогами. Управлением автомобильных дорог завершена программа по кадастровым работам в отрасли,

при этом ее эффектом явилось не только зарегистрированное нами государственное право на землю под дорогами, но и огромный массив информации о самих дорогах, прежде всего об их плановой геометрии. Выбор подобного слоя в качестве базового был связан с преодолением «терний» различий в координатных системах, традиционно используемых землеустроителями (даже на территории края их целых четыре).

Преодолев эти объективные различия, мы получили базовый слой, обладающий огромным достоинством – геодезической точностью пространственной информации, достоверными и точными сведениями не только о линейных характеристиках дороги, но и даже ее поперечных геометрических показателях. На подобный геодезический точный слой информация обо всех дорожных объектах легла очень точно и корректно, дорожно-информационный пазл собрался в единую мозаику.

Благодаря реализации проекта ГИС в Управлении автодорог создано единое информационное пространство региональных и межмуниципальных автомобильных дорог Красноярского края, что, в свою очередь, позволяет принимать актуальные решения с четкой результативностью по оперативному управлению дорожной сетью.

Сила любой ГИС – в единстве. В том, что, используя единые программные продукты, объединив требования к единству координатной системы, все отделы и службы Управления формируют единое информационное пространство, позволяющее пересекать, объединять, сортировать и анализировать огромные информационные массивы с помощью самых сложных запросов к геоинформационной системе. То есть итог совместной деятельности всех служб всегда и заведомо гораздо больше, чем раздельное существование маленьких информационных мирков.

*Вячеслав ЦЫШУК,
и.о. руководителя КГКУ «Управление
автомобильных дорог по Красноярскому краю»*



ЧТО ОТКРОЕТ «ЭЛЕКТРОННЫЙ КЛЮЧ»



Все шире в нашу жизнь входят новые технологии. Так, ставшая уже привычной пластиковая карта на пассажирском транспорте, по мнению специалистов, может стать своеобразным «электронным ключом» для доступа к различным услугам. О том какие преимущества предоставляет нововведение и как оно внедряется в крае, мы беседуем с техническим директором ГП КК «Красноярскавтотранс» Вячеславом Ерошевичем.

– Вячеслав Анатольевич, какие преимущества несет в себе нововведение, и как родилась эта идея?

– Первым этапом можно назвать апрель 2008 года, когда стартовал проект «Социальная карта льготника». При ГП КК «Красноярскавтотранс» была организована сервисно-диспетчерская служба, цель которой – изготовление, сортировка и доставка электронных карт, а также обслуживание населения по любым вопросам, связанным с их работой. На сегодняшний день такими картами охвачены практически все районы края. Это очень удобно и выгодно – за 110 рублей льготники и пенсионеры могут приобрести 36 поездок в месяц. Плюс 24 поездки дополнительно – по цене наполовину меньшей, чем стоимость билета.

Удобно и пассажирам, и предприятиям-перевозчикам, которые в полном объеме получают возмещение – оно рассчитывается исходя из фактически перевезенного количества пассажиров, а не нормативного количества поездок, которое используется при перевозке льготников по единому социальному проездному билету. При этом деятельность предприятия носит для бюджета прозрачный характер. Немаловажно и то, что водители и кондукторы, которые работают на пригородных маршрутах, освобождаются от составления реестров перевезенных льготных пассажиров. Это сказывается на обслуживании пассажиров, сокращает персонал по обработке реестров и расходы по обслуживанию их рабочих мест.

Сегодня в проекте участвуют около 170 предприятий-перевозчиков и более 2,5 тыс. единиц транспорта, которые охватывают 100 процентов маршрутов практически во всех территориях, где введены единые социальные карты. К проекту подключено более 250 почтовых отделений, а также отделения и банкоматы Сбербанка РФ, где можно пополнить социальные пластиковые карты.

– Значит ли сказанное, что пластиковые карты на транспорте – привилегия только пенсионеров и льготников?

– Отнюдь. Когда выигрыш от электронных карт стал неоспорим и каждый автобус был оснащен портативным считывателем с карты, департамент транспорта Красноярска предложил установить пластиковый проездной билет – такую же пластиковую карту – для каждого пассажира. И 1 ноября 2010 года проект «Транспортная карта» стартовал на территории краевого центра. А с февраля 2011 года проезд по транспортным картам в Красноярске осуществляется на всех видах общественного транспорта. С такой пластиковой картой удобно и, главное, дешевле оплачивать проезд. Этими картами пользуется сейчас более 80 тыс. горожан.

– Какие еще нововведения ждут жителей края в этой сфере?

– На очереди универсальная электронная карта – УЭК. Их некоторым аналогом сейчас являются единые социальные карты, но сфера охвата будет значительно шире. Сюда, кроме транспортной составляющей и услуги по обслуживанию банковских счетов, войдут информирование о предоставляемых льготах и услугах, обеспечение приема платежей ЖКХ.

Протестировано и уже работает приложение «Карта школьника», куда входит школьное питание, контроль посещаемости школы, библиотеки. С помощью такой карты можно будет записаться на прием к врачу, оплатить налоги, получить информацию о пенсионных правах.

Перечень преимуществ, предоставляемых универсальной электронной картой, можно продолжать, ее возможности велики. И станет она своеобразным электронным удостоверением человека, с помощью которого возможен доступ к самым разным услугам.

Мы гордимся, что Красноярский край оказался одним из лидеров внедрения пластиковой электронной карты, которая используется как проездной билет, но очень скоро, в 2013 году, функции ее будут значительно расширены, и она будет преобразована в универсальную электронную карту.

Николай АРАКЕЛОВ



ПО ДОРОГЕ ЖИЗНИ

19 мая отметил 55-летний юбилей один из самых грамотных и опытных специалистов краевого управления автомобильных дорог Александр Огурень, начальник отдела ремонта автодорог.



Александр Никитич родился 19 мая 1957 года в Хакасии. По окончании средней школы он решил связать свою судьбу с дорогами и поступил в Красноярский политехнический институт на специальность «инженер-дорожник».

Считается, что пять студенческих лет – это самые счастливые годы жизни. Невозможно забыть студенческие строительные отряды, где с утра до вечера – работа до седьмого пота по асфальтированию автодорог, а вечером танцы, шутки, песни под гитару у костра. Первая любовь, первые зачеты и незачеты к сессии – в общем, как в песне поется: от сессии до сессии живут студенты весело.

За пять лет учебы в институте Александр Огурень приобрел много друзей – тех, с которыми вместе потом пошел по жизни со всеми ее трудностями, горестями и радостями. Анатолий Дак, Александр Тоцкий, Дмитрий Ретинский, Владимир Ляпунов, Валерий Троненко, Сергей Зяблов, Сергей Кармаев, Сергей Портнягин, Александр Зверздинов, Юрий Есин, Татьяна Блохина, Татьяна Жагурина – эти люди являются гордостью дорожной отрасли края.

По окончании института в 1979 году Александр Никитич получил высшее образование по специальности «инженер-строитель» и пошел работать инженером в организацию «Оргтехстрой».

За проработанные более 13 лет в этой организации Александр Огурень побывал практически во всех уголках необъятного Красноярского края. Он обследовал не одну тысячу километров дорог не только в нашем крае, но и в Якутии, Бурятии, на Сахалине, в Иркутской области. Эти далекие поездки воспитали в Александре выносливость, сдержанность, чувство товарищества и, как шутят его подчиненные в отделе, умение приготовить обед в любых условиях и независимо от наличия денежных средств. Но главное – он приобрел бесценный дорожный опыт, лю-

бовь к профессии, природе, любовь к жизни. Одним словом, романтик.

В 1995 году Огурень пришел работать в Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю на должность начальника отдела ремонта автодорог. С этого момента он стал Александром Никитичем.

За 17 лет работы в Управлении автомобильных дорог Александр Никитич показал себя грамотным специалистом, руководителем и организатором дорожного производства. Знает законодательные и нормативно-правовые акты Российской Федерации, Красноярского края, владеет нормативными и методическими документами по вопросам технологии ремонта объектов дорожного хозяйства, перспектив развития отрасли.

Впрочем, пагубно на Александре Никитиче годы кабинетной работы не сказались. Порядочности в отношениях с людьми и чувства товарищества он не утратил, наоборот, они только окрепли, а характер по-прежнему остался доброжелательным, уравновешенным и сдержанным.

Ежегодно в течение десяти лет Огурень с друзьями участвует в сплаве по реке Мане, где все от души смеются, шутят, радуются, играют различные сценки, поют.

У Александра Никитича большая семья, четверо внуков – два мальчика и две девочки. В свободное время Александр Никитич с супругой Фридой Даниловой работают на дачном участке, где с большим удовольствием выращивают цветы, огурцы, морковь, редис и другие овощи, и, конечно, по вечерам собираются у них на даче близкие и друзья.

*Коллектив отдела ремонта автодорог
Ирина МИРИЧ, Сергей ТУЗОВ, Александр ГАЕВ,
Мария КОЗЕЛЕПОВА, Евгений СИМАНОВ*

СТРОГО ПО РАСПИСАНИЮ

В целях повышения качества пригородных железнодорожных перевозок в крае в 2005 году было создано открытое акционерное общество «Краспригород», 51 процент акций которого принадлежит ОАО «Российские железные дороги», 49 процентами акций владеет Красноярский край – через ГП КК «Центр транспортной логистики».

Красноярск – краевой центр, город с населением миллион жителей, в котором сосредоточены предприятия легкой и пищевой промышленности, тяжелого и легкого машиностроения, предприятия оборонно-промышленного комплекса, высшие и средние учебные заведения, туристические агентства, театры и клубы.

Все это обеспечивает большой приток населения как в краевой центр, так и в пригородные зоны сельскохозяйственных районов, на садоводческие участки, в места отдыха и туризма.

Транссибирская магистраль пересекает край с запада на восток. С Абаканом, столицей, расположенной южнее нашего края Республики Хакасия, Транссибирскую магистраль связывают две ветки. И еще три ветки железнодорожных путей бегут на север, в Решоты, Иланскую и Лесосибирск. Курсирование электропоездов осуществляется на участках Иланская – Уяр, Боготол – Чернореченская, Чернореченская – Красноярск – Уяр, Красноярск – Мана, Красноярск – Дивногорск и Абакан – Кошурниково (к Красноярскому краю относится участок Енисейская – Кошурниково), Ачинск – Лесосибирск, Решоты – Чунояр.

С мая прошлого года к этому списку добавились коммерческие поезд повышенной комфортности сообщением Красноярск – Уяр – Иланская, Красноярск – Чернореченская и Чернореченская – Боготол. Впрочем, последнее направление с 12 августа прошлого же года для удобства пассажиров немного изменилось: Красноярск – Ачинск-1, Ачинск-1 – Боготол.

На дальних маршрутах курсируют скорые дальние поезда «Экспресс» (Красноярск – Боготол – 251 км, Красноярск – Иланская – 271 км), в которых пассажирам предоставляются дополнительные услуги: бар, реализация печатной и сувенирной продукции, а в пути следования их обслуживают дежурные по вагону.

Формируя электропоезда и расписание их движения, «Краспригород» в своей работе опирается на интенсивность пассажиропотока. А он, надо сказать, неравномерным. На восточном направлении более плотный, на западном – менее. Больше всего пассажиров железнодорожники перевозят летом, в июне-августе. А меньше всего – зимой, с ноября по февраль.

Формирование расписания проводится с учетом режима работы промышленных предприятий и гра-



фика движения городского транспорта. Наибольший объем перевозок по прибытию приходится с 6 до 10 часов утра, а максимум по отправлению – с 18 до 21 часа, что составляет почти половину суточного потока, точнее, 40-45 процентов.

Основными задачами, поставленными правительством Красноярского края и Российскими железными дорогами перед ОАО «Краспригород», являются удовлетворение спроса населения на услуги перевозок при условии безубыточности осуществления деятельности, повышение качества транспортного обслуживания, расширение ассортимента основных и дополнительных услуг и сокращение расходов от перевозок. Компания регулярно проводит изучение пассажиропотоков, развивает перевозки на направлениях с устойчивым платежеспособным спросом и высоким уровнем пассажиропотока, осваивает новые рынки. Чтобы работа была максимально успешной, подвижной состав компании содержится в надлежащем техническом состоянии.

Специалисты «Краспригорода» идут в ногу со временем – в свою повседневную работу они внедряют высокие компьютерные технологии нового поколения, которые позволяют эффективно осуществлять организацию производственных процессов, формируют управленческую отчетность пригородного комплекса в автоматизированном режиме.

Владимир ВОРОНОВ

ДИАЛОГ С НАСЕЛЕНИЕМ

В целях повышения прозрачности действий министерства транспорта Красноярского края и краевого управления автомобильных дорог ведется системное информирование общественности через средства массовой информации.

В 2011 году в СМИ (федеральных, региональных, городских, районных и отраслевых) вышло около 2 тысяч материалов, связанных с деятельностью дорожной отрасли края. В первом квартале 2012 года в СМИ вышло 1245 материалов о деятельности дорожного комплекса. Также обратная связь с жителями края налажена с помощью краевого информационного портала и сайта КГКУ «КрУДор» (<http://www.krudor.ru>), на котором в специальной вкладке любой житель края может задать интересующий вопрос или отправить свое мнение. В 2011 году был дан ответ на 23 вопроса.

Отметим, что в вопросах информирования сайт управления играет большую роль. На нем оперативно размещается информация о текущей деятельности управления, его структуре, новых технологиях, применяемых в дорожном комплексе, состоянии дорог и переправ, закрытиях или ограничениях на краевых дорогах и многое другое.

Особое внимание уделяется внедрению в работу управления системы общественных обсуждений. Многие важные социальные вопросы, касающиеся ремонта и обслуживания автомобильных дорог общего пользования, подъездов к садоводческим обществам, проходят обязательную процедуру общественных обсуждений – в частности, в этом году на голосование был выставлен перечень подъездов к садовым обществам, которым необходим ремонт, и жители края могли проголосовать за ту дорогу, которую они считают необходимым внести в список первоочередных объектов. Оценить качество автомобильных дорог красноярцы также могут при помощи Интернета (<http://www.krudor-road.ru/>) – начиная с 2011 года этой возможностью воспользовалось уже около 10 тысяч человек.

Отдельно следует отметить оперативную работу диспетчерской службы управления. Сотрудники службы в круглосуточном режиме предоставляют ин-

формацию всем, кто позвонит в диспетчерскую с тем или иным вопросом, касающимся зоны ответственности управления.

Министерство транспорта и управление дорог активно привлекают к совместной работе молодежное правительство дублеров Красноярского края. Силами молодых людей реализован сайт Krasroad.ru, на котором общественность может размещать информацию о проблемных местах на дорогах Красноярска и края.

Информирование общественности происходит также на различных выставках и мероприятиях, в которых управление принимает непосредственное участие. В 2011 и 2012 годах министерство транспорта Красноярского края приняло участие в работе VIII и IX Красноярского экономического форума. В рамках форумов был представлен макет 4-го автодорожного моста через Енисей в Красноярске и презентация «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры г. Красноярска» и «Этапы строительства 4-го автодорожного моста».

С 1995 года при содействии краевого управления автодорог издается специализированное отраслевое издание Красноярского края «Автодорожная транспортная газета». В этом году принято решение об изменении концепции газеты. Вместо нее на существующих мощностях начато издание отраслевого журнала. Цель его – не столько новостное информирование, сколько глубокий аналитический анализ деятельности дорожного комплекса.

К вопросам взаимодействия с общественностью можно отнести ежегодные конкурсы детских рисунков, проводимые к профессиональным и праздничным датам, в которых принимают участие дети и внуки работников предприятий дорожной отрасли края.

*Александр МАРКОВ,
начальник информационно-аналитического
отдела КГКУ «КрУДор»*

НА ВСТРЕЧУ УНИВЕРСИАДЕ



В начале этого года в столице нашей Родины Москве на самом высоком уровне – Президента и Председателя Правительства России – был подтвержден статус Красноярска как представителя Российской Федерации в заявочной кампании на право проведения XXIX Всемирной зимней Универсиады-2019.

Теперь городу предстоит пройти заявочную комиссию, которая состоится в Лозанне в 2013 году в рамках международного форума. Отстоит Красноярск это право или нет, сказать точно никто, конечно, не может. Тем более что конкуренты у него намечаются серьезные – канадский Квебек и итальянский Трентино. Само участие в заявочной кампании позволит нашему городу получить существенные федеральные инвестиции, которые пойдут на развитие спортивной инфраструктуры и коммуникаций, благоустройство, дорожную сеть.

Если честь проведения Всемирных молодежных спортивных игр достанется Красноярску, он существенно преобразится. Надо будет построить около 300 новых объектов, и в первую очередь спортивных сооружений, таких, как ледовый конькобежный стадион и современный лыжный стадион, а также ускорить темпы строительства Академии зимних видов спорта с комплексом трамплинов и санно-бобслейной трассой.

Серьезные перемены ждут транспортную инфраструктуру краевого центра: требования, предъявляемые к городам-хозяевам, очень жесткие. Ведь при проведении Универсиад огромное внимание уделяется именно транспортной доступности и времени сообщения между спортивными объектами. Например, предельное время перемещения между спортивными объектами не должно превышать 30 минут.

Увы, но существующая ситуация в городе, конечно, не способна обеспечить такое время сообщения, поэтому и нужно развивать ключевые транспортные узлы, чтобы максимально обеспечить пропуск транспорта, в том числе общественного. При этом акцент будет делаться на автобусные перевозки и развитие трамвайного сообщения.

На прошедшем в феврале этого года Красноярском экономическом форуме администрация города

уже презентовала проект скоростного трамвая. В отличие от других видов транспорта, такой трамвай обладает большой провозной способностью, а внедрение скоростных трамвайных линий в транспортной схеме города позволит обеспечить безопасные перевозки большого количества людей на максимально короткие расстояния.

Среди ключевых предлагаемых для развития проектов, которые связаны с охватом спортивных объектов, где будут проводиться основные мероприятия, – четвертый мост через Енисей и две современные автомобильные двухуровневые развязки – на улицах Авиаторов и 2-й Брянской. Впрочем, на этом список новых транспортных магистралей не ограничивается.

– Нам нужно решать и другие задачи, – считает министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. – Это вторая очередь подъездов к новому мосту через Енисей с выходом на улицу Копылова, автомобильная дорога от четвертого моста до Академгородка и такие объекты, как развязка на Предмостной площади, – там достаточно перегруженный транспортный узел. Еще один объект, который мы закладываем в перспективу, – это связь дороги М-53 с микрорайоном Ветлужанка, то есть дублер, который будет осуществлять альтернативную связь с улицей Тотмина.

Кстати, проект модернизации транспортной развязки на Предмостной площади был разработан еще четыре года назад, и цена вопроса равнялась одному миллиарду рублей. Но за прошедшее время в Красноярске не только движение стало более интенсивным, но и существенно изменились транспортные потоки, поэтому проект требует корректировки.

Сергей СМИРНОВ