



Транспорт и дорожное хозяйство Красноярского края

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Преодолевающая ограничения

Красноярский край отвечает на вызовы времени



Красноярский край традиционно занимает лидирующие позиции в рейтингах инвестиционной привлекательности и входит в десятку субъектов Российской Федерации по объему капиталовложений. О достижениях и перспективах развития региона рассказывает губернатор Красноярского края Александр УСС.

– Александр Викторович, каковы основные социально-экономические показатели Красноярского края, сказались ли на них санкции?

– Мы вовремя среагировали на внешние вызовы, приняли меры поддержки, и сегодня наша экономика чувствует себя достаточно уверенно. Конечно, риски для предприятий остаются. Некоторые иностранные поставщики отказываются от контрактов. Но наши компании переориентируются на рынки дружественных стран.

В промышленном производстве за январь – июль 2022 года рост составил свыше 7%. При этом в обрабатывающем секторе он превысил 9%. Все это позитивно сказывается на бюджете: мы ожидаем по итогам года дополнительные доходы в сумме почти 50 млрд руб. Сейчас правительство края внесло в Законодательное собрание корректировку: предполагается увеличить расходы на переселение граждан из аварийного жилья, поддержку семей с детьми, модернизацию общественного транспорта, обновление дорожной инфраструктуры и решение других важнейших задач.

– В начале года Красноярский край утвердил новые меры социальной поддержки. Как вы можете оценить их результативность?

– Все обязательства перед жителями выполняются своевременно и в полном объеме. За последние три года расходы на реализацию государственной политики в сфере социальной защиты увеличились более чем в два раза. Это в первую очередь связано с расширением мер помощи для семей с детьми, а также с индексацией разного рода выплат.

Бюджет края традиционно имеет ярко выраженную социальную направленность. Так сложилось исторически и будет впредь. К слову, завершается строительство домов для людей, утративших жилье после

майских пожаров. Закон не обязывал органы власти компенсировать ущерб, но чисто по-человечески мы не могли оставаться в стороне. Правительство и депутаты проявили инициативу, оперативно разработали и приняли меры поддержки. На все было выделено порядка 2,5 млрд руб.

– Край входит в десятку регионов по объему привлекаемых инвестиций. Какие сегодня реализуются проекты, в том числе в транспортной сфере?

– Во многих территориях нашего края инфраструктурные ограничения мешают развитию экономики. Чтобы их преодолеть, вкладываем средства в реконструкцию автомобильной и железнодорожной сети, наращиваем возможности авиации и речного флота. Так, продолжается работа по созданию транспортно-логистического хаба на базе красноярского аэропорта, идет строительство самого северного моста через Енисей – Высокогорского, возводится морской терминал на Таймыре. Есть планы продлить через Монголию в Китай железнодорожную ветку Курагино – Кызыл.

В этом сезоне в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» отремонтируют 69 объектов в 35 муниципалитетах на разных маршрутах протяженностью более 300 км. На это выделены деньги из федерального и краевого бюджетов – свыше 3,5 млрд руб.

Другое направление, которое важно с точки зрения экологического благополучия, – это замена подвижного состава в краевой сто-

лице. Уже сегодня на улицах города вы можете увидеть современные, экологичные и удобные троллейбусы и трамваи. В следующем году предусмотрены средства на покупку 12 электробусов.

Ну и, конечно же, один из ключевых проектов – это строительство красноярского метрополитена. Контракт подписан. Деньги выделены. Работы начались. Надеюсь, что через четыре года первая очередь подземки будет запущена в эксплуатацию.

– Каковы планы по развитию красноярской Арктики?

– Для Красноярского края Север – важнейший источник развития. Мы приступили к реализации беспрецедентного по масштабам инвестпроекта «Восток Ойл», который позволит нашему региону стать крупнейшим нефтегазовым кластером мирового уровня. Кроме того, у нас большие планы по увеличению объемов добычи и перерабатывающих мощностей в Норильском промышленном районе.

В так называемую арктическую зону Красноярского края уже вошли 20 резидентов, которые ведут деятельность в горнорудной промышленности, сферах услуг и туризма. Еще 28 инвесторов готовят заявки на получение статуса.

Важной составляющей работы в Арктике является программа социально-экономического развития Норильска до 2035 года, для реализации которой привлечены средства компании «Норильский никель», федерального и краевого бюджетов.

– Как сегодня оцениваете результаты комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь»?

– Большая часть инициатив находится в стадии строительства-монтажных работ или проектирования. В частности, идет активное освоение Сырадасайского месторождения на Таймыре. Первая отгрузка угля ожидается в этом году. В Северо-Енисейском районе возводится новая, пятая по счету золото-извлекательная фабрика компании «Полюс». Она позволит увеличить объем производства золота практически на 9 тонн.

Продолжается привлечение резидентов в особую экономическую зону «Красноярская технологическая долина». На подходе несколько инициатив в области лесопереработки и глубокой переработки сельскохозяйственной продукции.

Благодаря проекту «Енисейская Сибирь» налаживаются кооперативные связи. Местные компании заключили с инвесторами более 470 контрактов на сумму свыше 9 млрд руб. Растет занятость. Уже трудоустроены около трех тысяч человек, а всего до 2027 года кадровая потребность составляет порядка 70 тыс. специалистов.

– В текущих условиях для региона открываются новые возможности в сегменте туризма. Готова ли к этому транспортная инфраструктура? Что предстоит сделать для полноценного развития этого направления бизнеса?

– Все упомянутые проекты в сфере транспорта направлены в том числе на развитие туристического потенциала. Особое внимание мы уделяем развитию речных перевозок. На маршруте Красноярск – Дивногорск полным ходом идет модернизация причальной инфраструктуры для запуска прогулочных рейсов. На Средне-Невском судостроительном заводе строятся теплоходы «Андрей Дубенский» и «Виктор Астафьев». В основном они будут использоваться для перевозки пассажиров на маршруте Красноярск – Дудинка, при необходимости могут привлекаться и для туристических целей. В крае также работает теплоход «Максим Горький», переоборудованный, по сути, в плавучий отель. Енисей – наш главный проспект, и мы должны использовать его преимущества по максимуму.

– Впереди – 400-летие Красноярска. Какие приоритеты ставит в своем развитии столица края?

– Юбилей – это стимул для того, чтобы улучшить инфраструктуру города. В числе основных проектов – реконструкция театра оперы и балета и Театральной площади, строительство нового корпуса хореографического колледжа, выставочно-креативного кластера «Позднеев-центр». Будут решаться вопросы комплексного развития территорий мелькомбината, бывшего комбайнового завода, Николаевки. В ближайшие шесть лет предстоит сделать многое, чтобы Красноярск был по-настоящему современным и удобным для жизни.





Драйвер экономического роста

Транспортная система — один из приоритетов развития Красноярского края



Красноярский край обладает уникальным географическим положением — это центр России. Отсюда примерно одинаковое расстояние как до западных границ государства, так и до восточных, что делает регион транспортно-распределительным и транзитным узлом Сибирского федерального округа. Закономерно, что развитие транспортного комплекса является одной из основ экономического роста региона. О показателях его работы и перспективных проектах рассказывает в интервью первый заместитель министра транспорта Красноярского края Ренат ДАУТХАНОВ.

— Ренат Зуфарович, транспортный комплекс края представлен всеми видами транспорта, но начать хотелось бы с автомобильных дорог. Как вы оцениваете объемы дорожных работ текущего сезона?

— В 2022 году в Красноярском крае работы производились на 70 объектах региональной и межмуниципальной дорожной сети общей протяженностью более 300 км — это ремонт, капитальный ремонт, реконструкция и строительство. В частности, объем финансирования ремонтной кампании составил более 3,5 млрд руб. Сюда же входят объекты в пределах Красноярской агломерации общей протяженностью около 17 км. Добавлю, что вот уже пятый год Красноярский край участвует в реализации нацпроекта БКД. В текущем сезоне на 118 участках велись работы в рамках БКД (с учетом переходящих объектов с прошло года).

Отдельное внимание в последние годы уделяется подготовке к празднованию 200-летия основания города Минусинск, которое отмечается в 2023 году. Правительством Красноярского края совместно с администрацией города проводится масштабная работа по приведению объектов улично-дорожной сети в нормативное состояние. Кроме строительства и реставрации объектов инфраструктуры внутри города, работы ведутся и за его пределами — на пригородных маршрутах.

Стоит отметить, что в крае продолжается работа по обеспечению безопасности дорожного движения. Транспортный поток на дорогах края становится все более интенсивным, а дороги остаются в основном двухполосными, тогда как давно назрела потребность в четырехполосных с разделением по оси. Хотя 70% автодорог опорной сети в крае отвечают нормативным требованиям, проблема безопасности стоит по-прежнему остро. Задача — довести этот показатель до 85%.

— Хорошее состояние дорожной сети скажется и на качестве транспортных услуг.

— Да, тем более что в настоящее время в Красноярском крае продолжается масштабная модернизация парка общественного автотранспорта. Так, в апреле 2022 года автотранспортным предприятиям были переданы 112 автобусов, еще 82 — в сентябре. Всего в этом году автопарк обновился более чем на 300 единиц техники. В целом поставка техники по программе губернатора края «Новый автобус» позволила существенно обновить подвижной состав краевого АТП.

В 2023 году в рамках федерального проекта «Чистый воздух» национального проекта «Экология» для Красноярска закупят 12 электробусов и 5 зарядных станций для них. В настоящее время федеральные средства в полном объеме доведены до департамента транспорта администрации Красноярска. Закупать новые машины город планирует в течение следующего года, и ориентировочно в конце года они выйдут на линию. До 2025 года планируется дальнейшее развитие системы электротранспорта в Красноярске.

— На каком этапе находится разработка проекта по строительству метро в Красноярске?

— 10 августа текущего года в правительстве края состоялось подписание контрактов на проведение комплекса проектных и строительно-монтажных работ по созданию в Красноярске линии скоростного подземно-наземного легкорельсового транспорта. Начало работ запланировано уже в текущем году, ввод объекта — в 2026 году.

Проект, получивший после обращения губернатора края Александра Усса поддержку Президента России Владимира Путина, финансируется через механизм федерального «инфраструктурного меню» — с использованием инфраструктурного бюджетного кредита. Подготовка территории строительства будет обеспечена за счет собственных средств края.

Заказчиком работ является государственное предприятие Красноярского края «Центр транспортной логистики». Выполнит все работы под ключ группа компаний «Моспроект-3», имеющая большой опыт реализации инфраструктурных проектов в Москве и регионах. Кроме того, холдинг стал первым подрядчиком, задействованным для строительства метро в рамках «инфраструктурного меню»: ГК «Моспроект-3» уже возводит участки двух линий метрополитена Нижне-

го Новгорода. Эксперты компании также разработали концепцию легкорельсового транспорта для Челябинска.

В Красноярске на участке протяженностью около 11 км (от улицы Высотной до улицы Шахтеров) разместятся 6 станций — четыре подземных и две наземные. Проектировщики признают, что проект очень интересный, одна из важных задач — интегрировать подземную систему рельсового транспорта в городскую наземную сеть. Одно из решений — поднятие основного участка линии ближе к поверхности и отказ от станций глубокого заложения, которые влекут длительный и дорогостоящий закрытый способ проведения строительных работ. Кроме того, инженерный корпус и здание эксплуатационного персонала предлагается разместить в депо. Выбор в пользу станций мелкого заложения позволит эксплуатирующей организации в дальнейшем грамотно оптимизировать пассажиропотоки — пересадки на наземный транспорт станут короче и быстрее. В дальнейшем маршрут обладает потенциалом по продлению еще на 4 км и строительству дополнительных 6 наземных станций.

— Доминирующее положение в транспортной системе Красноярского края занимает железнодорожный транспорт. Каковы показатели деятельности железной дороги?

— Действительно, более 80% производимой в Красноярском крае продукции и сырья перевозится по Красноярской железной дороге. В 2021 году из региона по железной дороге отправлено потребителям более 44 млн тонн грузов. Позитивной тенденцией прошлого года стало увеличение объемов поставок угля за счет его перевозок на экспорт на фоне высокого спроса на мировых рынках. Настоящий прорыв произошел и в сегменте зерновых: в 2021 году потребителям было доставлено более 1,1 млн тонн региональной сельхозпродукции железной дорогой, тогда как 5 лет назад этот показатель составлял 460 тыс. тонн.

Несмотря на санкционное давление, в 2022 году положительные тенденции сохранились. КрасЖД эффективно отреагировала на изменения в логистике грузоперевозок, которые развернулись на внутренний рынок и на восточное направление (экспорт). В соответствии со спросом была оптимизи-

рована маршрутная сеть. Объемы погрузки на магистрали в первом полугодии составили порядка 24 млн тонн — это почти на 6% превышает показатель января — июня прошлого года. При этом используется все больше контейнерных поездов — идет постепенное переключение на них все новых видов грузов. Если раньше в контейнерах КрасЖД везла преимущественно пиломатериалы, то сейчас это уже и цветная руда, и зерно. Максимально востребован у краевых предприятий сервис по доставке продукции ускоренными контейнерными поездами.

Для обеспечения бесперебойного вывоза продукции региональных предприятий на дороге реализуется целый ряд масштабных инфраструктурных проектов. Так, в 2022 году Красноярская железная дорога завершает первый этап программы по развитию инфраструктуры южного хода Междуреченск — Тайшет — важнейшей транзитной магистрали и главной транспортной артерии регионов Енисейской Сибири. В настоящее время Красноярская железная дорога продолжает строительство новых путей, и ведет реконструкцию 8 тяговых подстанций на участке южного хода Абакан — Курагино — Саянская.

— Особенность Красноярского края в том, что ряд районов сильно удалены от краевого центра...

— Да, и железная дорога по-прежнему остается одним из самых доступных средств передвижения для граждан, которые в них проживают. В среднем в год по пригородным маршрутам края курсируют до 45 пар (90 электропоездов). А это — транспортная доступность десятков населенных пунктов. В том числе поселков и деревень, расположенных на таких ветках, как Лесосибирск — Ачинск и Решоты — Карабула: до многих из них добраться можно только по железной дороге. Такой высокий уровень пригородных перевозок удается сохранить благодаря региональному заказу правительства Красноярского края. Со своей стороны, чтобы улучшить обслуживание пассажиров, Красноярская железная дорога планомерно обновляет парк. За последние 5 лет его пополнили 12 новых комфортабельных электропоездов. В августе 2022 года ожидается поставка еще двух.

Совместный с Красноярским краем и городом Красноярском проект КрасЖД «Городская электричка» сегодня является одним из ключе-

вых в развитии транспортной системы Красноярской агломерации. В I полугодии 2022 года «Городская электричка» КрасЖД перевезла в Красноярске почти миллион пассажиров — на 22% больше, чем за аналогичный период предыдущего года. Всего за время ее работы в черте Красноярска построены 8 новых остановочных пунктов. Среди них — Платинум Арена, Бобровый лог и Тихие Зори. Кроме того, обновлены 15 платформ и 3 малых вокзала на станциях Дивногорск, Енисей и Злобино. Завершена масштабная реконструкция городской платформы Мяскобинат. В 2022 году начинается строительство новой островной платформы на ст. Красноярск-Северный. В перспективе — открытие полноценного кольцевого движения электропоездов после строительства второго пролета железнодорожного моста 777, строительство транспортно-пересадочных узлов, развитие туристического потенциала ветки Енисей — Дивногорск. Работа над проектом продолжается.

— Каким образом реализуется потенциал Красноярского края как транспортно-логистического хаба?

— В крае продолжается создание международного транспортно-логистического и производственного хаба с особой экономической зоной на базе аэропортов Красноярск и Черемшанка. Проект также предусматривает реконструкцию перронов воздушных судов, запуск системы централизованной заправки самолетов, которая позволит сократить время обслуживания воздушных судов. Проект строительства современного топливозаправочного комплекса готовит компания «Роснефть-авиа», которая подключилась к развитию инфраструктуры воздушной гавани. На данный момент в аэропорту идут строительство современного грузового терминала, первый этап реконструкции перрона. Для нас крайне важным является строительство железнодорожной ветки от аэропорта до города Красноярска, мы находимся в активном диалоге с РЖД.

Добавлю, что аэропорт Красноярск — крупнейший на территории Восточной Сибири. Несмотря на санкции, за последние полгода поток авиапассажиров растет. Так, в июне пассажирский трафик воздушной гавани увеличился по сравнению с показателями предыдущего года на 3%, до 282,2 тыс., — это абсолютный рекорд первого летнего месяца за все время существования аэропорта. В целом за последние полгода поток авиапассажиров вырос на 15%, до 1,21 млн человек. Одна из основных причин роста пассажиропотока из Красноярска — появление новых прямых рейсов авиакомпаний AzurAir, «Аэрофлот», «ЮТэйр», «КрасАвиа». Также летом выросло количество прямых рейсов по уже открытым направлениям. Кроме того, в июне в аэропорт Красноярск пришла еще одна авиакомпания — Smartavia. Самыми востребованными направлениями летом 2022 года стали Москва, Сочи, Новосибирск, Санкт-Петербург и Норильск.

В целом хочу добавить, что развитие транспортной системы Красноярского края должно стать одним из основных источников экономического роста региона. Именно это положение содержится в Транспортной стратегии Красноярского края до 2030 года. Ее основная цель — удовлетворение потребностей социально ориентированного инновационного развития экономики и общества в конкурентоспособных транспортных услугах. И мы будем стремиться к ее реализации.





Во многом это объясняется экологической ситуацией в городе. Красноярск считается одним из неблагоприятных в этом отношении городов России. Поэтому региональные и городские власти несколько лет назад приняли решение развивать здесь именно электротранспорт. И настойчиво и системно решают эту задачу.

Об этом корреспонденту «ТР» рассказал руководитель департамента транспорта администрации города Красноярска Максим Силкин.



– Максим Викторович, так почему все-таки электротранспорт, а не, скажем, автотранспорт на газомоторном топливе?

– Причин тому несколько. Одна из них – экология. Кроме того, в крае нет магистральных газопроводов, используя которые мы могли бы создать сеть газовых заправок. Так что переводить в такой ситуации городской общественный транспорт на газ пока нерационально. Вторая причина – в городе есть потенциал для развития общественного электрического транспорта.

Одно из главных направлений решения этой задачи – обновление подвижного состава городского электрического транспорта. В 2021 году в рамках реализации мероприятий национальных проектов «Безопасные качественные дороги» и «Экология» Красноярск получил 50 троллейбусов, из них 30 – с автономным ходом. Сегодня троллейбусная сеть Красноярска насчитывает шесть маршрутов: № 4, № 5, № 6, № 7, № 13, № 15, и охватывает почти весь город, кроме Ленинского и Кировского районов.

Закупленные в 2021–2022 годах новые троллейбусы уже вышли на линию. К концу 2022 года по программе «Чистый воздух» будет поставлено еще 12 троллейбусов с автономным ходом. Это поможет завершить обновление троллейбусного парка Красноярска, которое стартовало в прошлом сезоне. Планировалось обновить 70% всего электротранспорта.

В следующем году для города закупят 12 электробусов и 5 зарядных станций для них в рамках федерального проекта «Чистый воздух» национального проекта «Экология». В 2023 году на эти цели выделено 627 млн руб. из федерального бюджета.

По программе «Чистый воздух» город приобрел и 25 трамваев «Львенок». Всего по программе Красноярску выделяли почти 2,5 млрд руб. на закупку электротранспорта.

– Часть подвижного состава будет приобретаться в Красноярске? Я имею в виду предприятие «Белрус».

Ставка – на электротранспорт

Ее делают муниципальные власти Красноярска

– Недавно на производственной площадке в Красноярске собрали первый троллейбус. Сделали это специалисты местной компании ООО «Белрус» и белорусской «БКМ Холдинг».

Транспорт соответствует всем современным требованиям – низкопольный, оборудован аппаратурой для маломобильных пассажиров, в салоне есть кондиционер, камеры видеонаблюдения, мониторы, USB-зарядки для гаджетов и Wi-Fi. Рассчитан троллейбус на 90 пассажиров и имеет 25 кресел.

Учитывая, что электротранспорт – приоритет для Красноярска и других городов, эти троллейбусы будут востребованы. А в планах компании – расширение производственных площадок, а также видов сборки – это будут не только троллейбусы, но и трамваи, в которых город тоже сильно нуждается.

– «Львята» хорошо выглядят на городских улицах. Но проблемное состояние трамвайных путей видно даже невооруженным глазом...

– Мы планируем реконструировать путь на основных магистралях и начать строительство новой ветки через Октябрьский мост на условиях государственно-частного партнерства. Переговоры с возможными участниками концессии продолжаются. Это поможет восстановить историческую справедливость, ведь в прошлые годы уже имевшую ветку демонтировали, рассчитывая, что город в северном направлении развиваться не будет. А оно, это развитие, сейчас идет именно в северном направлении. Коридоры улично-дорожной сети оставлены для развития.

Конечно, предстоит еще многое сделать, чтобы привести в порядок путевую инфраструктуру трамвайного движения. Это непорядок, когда новые трамваи курсируют по изношенным рельсовым путям.

В прошлом году в рамках нацпроекта, повторюсь, приобрели 25 новых трамваев «Львенок» и ожидаем покупки еще 10 единиц. Парк трамваев будет обновлен практически наполовину.

– Пока мы говорили только об обновлении подвижного состава. А как еще будет развиваться транспортная инфраструктура города?

– В планах до 2025–2026 годов – развитие всей системы электротранспорта в Красноярске. Сюда входят капитальный ремонт и реконструкция действующих трамвайных путей от Предмостной площади до КрастЭЦ; модернизация действующих тяговых подстанций; строительство новой линии: с правого берега в микрорайон Солнечный и от КрастЭЦ – до автовокзала «Восточный».



– Развитие электротранспорта – ключевая задача городских властей. Но в городе, как мы успели заметить, немало и новых автобусов.

– Да, мы обновляем автобусный парк, и процесс этот продолжится. Средний возраст автобусов – 8 лет. Все новые автобусы – белого цвета с брэндом «Красноярский городской транспорт». У нас работают в основном автобусы среднего и большого класса. Но сложностей у перевозчиков хватает, в том числе у муниципальных. У нас осуществляется полный и постоянный контроль работы автобусного парка, причем неважно, муниципальные это автобусы или частные. Например, на День металлурга в этом году удалось вывезти с места проведения праздника 20 тыс. человек без больших проблем, сформировав точный график работы. Мы выстроили сеть комфортного передвижения людей в городе. Так и будем развиваться, исповедуя этот принцип.

– Уже многие годы Красноярск мечтает о своем метро. Работы по строительству метрополитена в Красноярске начались в октябре 1995 года, они неоднократно приостанавливались из-за проблем с финансированием. Окончательно строительство было законсервировано в 2013 году. А какова ситуация сегодня?

– В краевом правительстве состоялось подписание контрактов на проведение комплекса строительно-монтажных работ по созданию в Красноярске подземно-надземного легкорельсового транспорта. Начать работы запланировано уже в этом году, а ввод объекта – в 2026 году.

Это должен быть скоростной трамвай на обособленном полотне и с приоритетом движения. Только тогда он будет себя оправдывать. Будем надеяться, что на этот раз все планы осуществляются.

– Когда вы планируете переводить городской общественный транспорт на брутто-контракты,

как это делается во многих городах?

– Пока мы присматриваемся к тому, как этот порядок внедряется в других регионах, общаемся с ними, обсуждаем проблемы внедрения работы по брутто-контрактам. Наша сегодняшняя система работает, и ее действенность нас устраивает. Пока же уверенности, что если мы завтра перейдем на брутто-контракты, ситуация изменится к лучшему, у нас нет. К тому же обновляем подвижной состав, и не хотелось бы проводить эти два процесса одновременно.

– Во многих регионах, когда заводишь разговор с транспортниками о волнующих их проблемах, первой они называют кадровую. Для Красноярска она характерна?

– Конечно, она характерна и для нашего города. Особенно нас волнует то, что многие водители общественного транспорта – люди предпенсионного и пенсионного возраста. Еще немного, и они начнут выходить на заслуженный отдых. Надо привлекать молодежь. Но это сложно. Главное – многих не устраивает уровень заработной платы. Мы готовы обучать людей, заключать договоры с учебным комбинатом, другими центрами по подготовке водителей категории D, но размер зарплаты их не привлекает.

Кроме того, мало желающих работать на общественном транспорте из-за характера и режима труда. Много водителей ушли работать в такси.

Как объяснили в департаменте транспорта, сейчас в городе нет проблемы получить специальность водителя категории D. Приходят на учебу и с направлениями предприятий, и, что называется, с улицы. По договору те, кто был направлен предприятием, должны отработать на нем определенное количество времени. Но немногие его придерживаются. Скажем, набрали группу из 20 человек, 15 учебу закончи-

ли, а сколько осталось работать? Один-два, потому что пробуют и понимают, что это такое: в пять утра надо быть в гараже, в полшестого – на комиссии, а потом выезжать на линию. Да, работа тяжелая, ответственная. И не все хотят этой ответственности...

Специалисты департамента подчеркивают, что проблемы отрасли накапливались годами. Раньше водитель автобуса и шахтер получали примерно одинаково. А сегодня? В коллективе становится все больше женщин. Прежде женщину за рулем автобуса было трудно даже представить. Молодые же хотят работать, сидя в кабине, за компьютером. И обязательно чтобы сразу была хорошая зарплата. Иначе никак. Это тенденция такая.

В прежние годы водитель возвращался из рейса, мыл свою машину, ремонтировал, если была такая нужда, и только после этого шел домой. Сейчас водитель после смены передает машину перегонщику, говорит, что его беспокоит, и идет домой. То есть водитель только управляет автобусом. К тому же транспорт все больше оснащается автоматическими коробками передач, гидроусилителем руля, работает электроника. То есть работать водителю непосредственно за рулем стало легче. Но вот все остальное – ситуация на дорогах, режим работы, отношения с пассажирами – все это осталось проблемой. И не все водители и кондукторы готовы с этим мириться.

Однако сейчас, когда транспортная ситуация в городе кардинально меняется, когда поступает все больше новой современной техники, когда вновь среди первоочередных задач в отрасли стоит задача повышения престижа профессии водителя, есть надежда, что многие проблемы перестанут быть острыми и город станет примером для подражания другим регионам. Хочется в это верить, потому что предпосылки для этого в Красноярске очевидны.





Развитие аэропорта — приоритет

Так считают власти Красноярского края



КРАСНОЯРСК
международный
аэропорт



Генеральный директор аэропорта Красноярск имени Д.А. Хворостовского Андрей Метцлер



Международный аэропорт Красноярск имени Д.А. Хворостовского был построен в поселке Емельяново (в 40 км от Красноярска) и введен в эксплуатацию 25 октября 1980 года.

Воздушные ворота столицы Красноярского края — один из важнейших авиатранспортных узлов региона, играющий огромную роль в развитии торгово-экономических связей Сибири. Аэропорт Красноярск имеет выгодное географическое положение и является стратегическим транзитным пунктом в воздушном сообщении между европейской частью России и Азией. Он расположен на расстоянии не более 5–6 тыс. км от ключевых городов Европы и Юго-Восточной Азии, что позволяет летать в них из Красноярска в том числе и на среднемагистральных самолетах. За счет удобного географического положения города аэропорт может обеспечить трансфер между городами Уральского, Сибирского, Южного федеральных округов, а также в Китай и другие страны Азии.

2021 год оказался во всех смыслах знаковым для аэропорта. Здесь и рекорд по количеству человек, прошедших через терминал за сутки, и исторический максимум по пассажиропотоку.

В прошлом году аэропорт Красноярск обслужил 2,73 млн человек — это исторический максимум, впервые достигнутый за 41 год существования воздушной гавани. Количество пассажиров возросло на 5,5% по сравнению с 2018 годом, когда был установлен предыдущий рекорд. Рост по отношению к ковидному 2020 году составил 63%.

Такие показатели для Красноярской воздушной гавани были достигнуты не в последнюю очередь благодаря Аэрофлоту — флагман является абсолютным лидером по количеству перевезенных пассажиров.

На сегодняшний день через международный аэропорт Красноярск осуществляют регулярные и чартерные пассажирские перевозки 20 ведущих российских и зарубежных авиакомпаний, маршрутная сеть аэропорта насчитывает более 50 направлений.

Состояние взлетно-посадочной полосы, техническое оснащение и существующая технология обслуживания воздушных судов позволяет международному аэропорту Красноярск обслуживать более 50 типов пассажирских и грузовых воздушных судов, в том числе Boeing-777, Boeing-767, Boeing-747, Airbus A-330, MD-11, Ан-124-100 и пр.

В сентябре 2021 года здесь была построена новая магистральная рулежная дорожка (МРД), которая обеспечивает движение воздушных судов от одного конца полосы к стоянкам, не создавая помех другим самолетам при взлетах и посадках.

Она состоит из двух слоев особого цементобетонного покрытия толщиной 66 см, устроенного на специальной полуметровой щебеночной подушке, что дает возможность эксплуатировать ее с воздушными судами индекса 6, к которым относится Боинг 747-400 взлетной массой более 400 тонн!

Общая площадь покрытия составляет 158 808 м², а протяженность — 2691 м. На новой рулежной дорожке обустроены три примыкания, что позволяет более эффективно использовать взлетно-посадочную полосу и сокращает время на руление и ожидание для воздушных судов.

Стоит упомянуть новую площадку для противообледенительной обработки воздушных судов. Ее расположение выбрано с учетом удобства сбора специальной жидкости и возможности обеспечения обхода при рулении другими воздушными судами.

МРД увеличила количество взлетно-посадочных операций вдвое, и вместо 12 рейсов аэропорт может принимать до 24 рейсов в час, что означает — каждые три минуты в аэропорту Красноярск могут совершаться взлеты и посадки.

Открытие рулежной дорожки позволило предлагать авиакомпаниям больше временных слотов в пиковые часы и сыграло в плюс при принятии решения авиакомпаниями «Аэрофлот» об открытии регионального хаба.

Хаб национального перевозчика существует в аэропорту Красноярск уже более года. За этот период была достигнута основная цель, поставленная Правительством РФ перед авиатранспортной отраслью страны, — развивать прямые регио-

нальные рейсы, минуя Москву. Аэрофлот создал крупнейшую региональную базу за пределами столицы, которая стала востребованной у пассажиров. Как отмечают авиаэксперты, на фоне значительного — примерно на треть — падения спроса в ряде столичных аэропортов сибирские авиагавани, в том числе Красноярск, напротив, увеличивают объем пассажирских перевозок. Смещение акцента в сторону Сибири очевидно, авиакомпании видят эту тенденцию и самостоятельно расширяют маршрутную сеть.

Генеральный директор международного аэропорта Красноярск Андрей Метцлер рассказал: «По итогам первого года работы хаба Аэрофлота мы видим впечатляющий для нашего аэропорта эффект: открыты 15 новых направлений, обслужен миллион пассажиров всеми авиакомпаниями группы «Аэрофлот» и совершены более 4 тыс. вылетов. Жители региона получили доступ к прямым перелетам в близлежащие города с большей частотой, значительно выросли производственные показатели нашего аэропорта».

Открытие хаба позволило значительно увеличить пассажиропоток красноярских воздушных ворот по внутрироссийским маршрутам и превзойти показатели допандемийного года — по итогам 2021 года, как было отмечено ранее, пассажиропоток превысил 2,7 млн пассажиров. Текущий, 2022 год демонстрирует рост пассажиропотока по отношению к прошлому году, поэтому не исключено, что новый год аэропорт Красноярск тоже встретит с рекордом.

Сейчас хаб Аэрофлота претерпел изменения — передал большинство

рейсов дочерней авиакомпании «Россия». На то было несколько причин. Первая — это удовлетворение растущего спроса на перевозку по магистральным направлениям и предоставление перелета по более доступным ценам. Расчет простой — при равных постоянных затратах на выполнение рейса по маршруту Красноярск — Сочи Boeing авиакомпании «Россия» перевозит 189 пассажиров экономкласса, а борт Аэрофлота — всего 138. Расход на одного пассажира получается ниже, что положительно отражается на цене за билет.

Вторая причина — на региональных маршрутах использование вместительных самолетов Boeing не оправданно по причине ограниченного спроса (например, на рейсах в Читу), поэтому для выполнения полетов используются воздушные суда типа SSJ-100. Такой подход позволил предложить красноярцам по два ежедневных рейса в Сочи, Санкт-Петербург — такого раньше никогда не было.

В рамках развития хаба группа «Аэрофлот» открыла новые направления: Красноярск — Минеральные Воды (ранее можно было добраться только с пересадкой) и Красноярск — Новый Уренгой. Открыты полеты в Екатеринбург и Читу. Также появились рейсы в крупнейшие города Киргизии — Бишкек и Ош.

В целом аэропорт Красноярск активно развивает маршрутную сеть и привлекает новых перевозчиков на различные направления. Так, например, в июне открылись полеты в Анталию (Azur Air), авиакомпания «Аврора» увеличила до ежедневной частоты выполнение рейсов из Владивостока. По сравнению с прошлым годом увеличена

программа полетов в Санкт-Петербург — теперь выполняются до четырех рейсов в день авиакомпаниями «Россия», NordStar и NordWind.

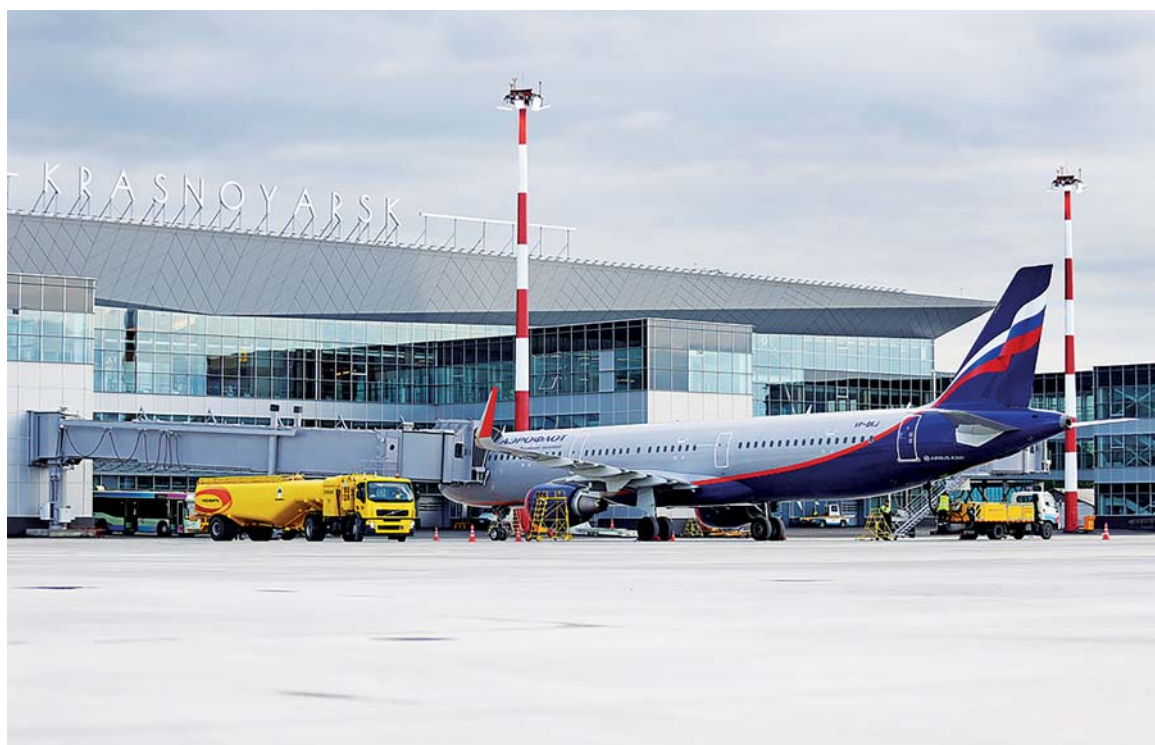
Авиакомпания Utair в июне начала летать из Красноярска по четырем новым для перевозчика направлениям: в Братск, Нижневартовск, Омск и Ханты-Мансийск. С 18 июня в красноярскую воздушную гавань зашел новый перевозчик — авиакомпания Smartavia — теперь с частотой три раза в неделю она выполняет полеты в Шереметьево и планирует развивать маршрутную сеть.

В этом году в аэропорту Красноярск начались работы второй очереди первого этапа реконструкции перрона. Сейчас демонтируется старое бетонное покрытие, которому больше 40 лет. После завершения реконструкции пропускная способность аэропорта еще увеличится: будут созданы пять дополнительных мест стоянок воздушных судов, обустроены две новые площадки для обработки противообледенительной жидкостью, установлено осветительное оборудование для технического обслуживания самолетов на местах стоянок.

Реконструкция перрона продлится согласно контракту до декабря 2023 года. Так что полтора года красноярская воздушная гавань будет жить в режиме стройки. К слову, параллельно в аэропорту идет строительство грузового терминала. Так сложилось исторически, что собственный грузовой бизнес только развивается, и строительство терминала усилит технические возможности узлового аэропорта для крупных грузоперевозчиков. В таких перспективах заинтересованы все участники процесса.

В перспективе к 2027 году на базе двух аэропортов — Красноярск и Черемшанка — планируется создать международный транспортно-логистический хаб с особой экономической зоной. Проект, где, помимо реконструкции перронов, будет реализована система централизованной заправки самолетов, которая позволит сократить время обслуживания воздушных судов. Проект строительства современного топливозаправочного комплекса готовит компания «Роснефть Аэро».

«Развитие аэропорта Красноярск как мультимодального транспортного хаба является для нас приоритетом. На данный момент в аэропорту идут строительство современного грузового терминала и первый этап реконструкции перрона. На подходе и ремонт взлетно-посадочной полосы. Для нас крайне важным является строительство железнодорожной ветки от аэропорта до Красноярска. Этот проект необходим региону, рассчитываем на федеральную поддержку», — отмечает губернатор Красноярского края Александр Усс.





Генеральный директор
АО «КрасАвиа»
Андрей Егоров

Без авиации в крае не обойтись

Развитие региональной сети – приоритет авиакомпании «КрасАвиа»

В этом году авиакомпания «КрасАвиа» стала дипломантом национальной авиационной премии «Крылья России» имени Е.Е. Чибирева в номинации «Авиакомпания года – перевозки на региональных и местных маршрутах» на основе показателей деятельности за 2021 год.

Региональная маршрутная сеть «КрасАвиа» в 2021 году увеличилась на 14 регулярных пассажирских направлений и составила 32 авиамаршрута. Пассажирооборот вырос практически в 3,5 раза (+243% к 2020 году) и превысил 300 тыс. пассажиров.

О сегодняшнем и завтрашнем дне авиакомпании мы попросили рассказать генерального директора АО «КрасАвиа» Андрея Егорова: – Наша миссия – развитие региональных авиаперевозок в Красноярском крае, и мы целенаправленно и последовательно движемся в этом направлении. Территория большая, так что без авиации в крае не обойтись. Мы выполняем здесь очень важную социальную миссию – делаем далеко близким.

Активность людей в плане перемещения в последнее время растет, особенно сейчас, когда границы фактически закрыты и люди ищут места в своей стране, где можно отдохнуть. Это заметно по интересу прежде всего к соседним территориям. А у нас рядом и Байкал, и Алтай, и Тува.

Мы не работаем на магистральных линиях, не работаем на крупной технике. Наша забота – сообщение с теми населенными пунктами в Красноярском крае, где есть аэродромы. Используем для этого несколько типов воздушных судов: Л-410, Ан-24, Ан-26–100, АТР-42 и АТР-72. Также в операционном лизинге Як-42 на 120 кресел. Этот самолет мы брали под бизнес-задачи, для перевозки вахтовых бригад. Таким образом зарабатываем деньги. И это хорошо, хотя самолет сложный, самолет уходящий...

Но главная задача – работа в крае, в тех населенных пунктах, с которыми затруднено сообщение по земле или воде, и второе – развитие внешних коммуникаций края. Это не столько бизнес, сколько способ и возможности для развития деловой активности и в конечном счете – создание нормального уровня жизни в регионе.

Нам очень помогает решение правительства о субсидировании региональных перевозок, которое сильно ограничивает тариф для пассажира, но при этом компенсирует доходы перевозчика субсидией. Субсидирование – одна из главных причин нашего развития. Сегодня субсидии занимают примерно 36% в доходах компании. Скоро начнем полеты в Чару – это север Читинской области, где ведутся какие-то горнорудные разработки, люди там нужны, значит, пассажиров у нас прибавится. Вообще зону наших интересов можно обозначить, если очертить окружность радиусом 1600 км от Красноярска. Это и будет радиус эффективной дальности наших турбовинтовых самолетов. А на большее мы и не претендуем. Во всяком случае, пока...

Наш акционер – Красноярский край. Его руководство хорошо понимает роль и значение региональной авиакомпании, ее возможности и пределы этих возможностей. Убежден: такие крупные регионы, как Якутия, Краснояр-

ский край, Дальний Восток, должны иметь свои региональные компании, причем финансово устойчивые. Я всегда считал, что убыточные авиакомпании не должны присутствовать на рынке. Тут и с благополучными компаниями есть вопросы, а уж с иными вообще сложно иметь дело, прежде всего с точки зрения безопасности полетов. Когда у тебя нет денег, ты априори не сможешь оказывать безопасную услугу. Да и с деньгами – то решение этой проблемы очень непростое.

Пассажиров, повторяю, в последнее время стало заметно больше. В этом году мы планировали перевезти 360 тыс. пассажиров, но пока идем с опережением, не исключено, что пассажирооборот приблизится к 400 тыс. К слову, в относительно благополучном 2019 году было 250 тыс.

В конце 80-х – начале 90-х годов аэродромов в крае было больше, на многие из них летал Ан-2. Были и крупные, например, Ачинск или Канск. Сейчас этих аэродромов для пассажирской авиации нет.

Но и те, что остались с искусственным покрытием, обветшали. В том же Диксоне полоса 1600 метров, построенная несколько десятилетий назад из бетонных плит, приняла рельеф местности. Сейчас ее можно только реконструировать, а по сути – строить заново. К тому же население здесь сокращается. Но если государству нужен Диксон, то это надо делать. Причем делать срочно и быстро, потому что строительный сезон из-за вечной мерзлоты там короткий.

Хозяином этого и многих других аэропортов стало федеральное казенное предприятие «Аэропорты Красноярья». У него свой бюджет, и оно очень многое сделало для сохранения сети аэропортов. Конечно, быстро привести все в прежнее состояние невозможно, но, повторяю, делается немало.

Одна из особенностей нашей компании в том, что она смешанная – у нас в строю и самолеты,

и вертолеты. Возможно, для построения нормального бизнеса это неправильно, но в наших условиях просто необходимо. На той территории, где мы базируемся – территория очень обширная, – мы закрываем все потребности в пассажирском, почтовом, грузовом сообщении.

Вертолет – штука дорогая. Новые – особенно. Поэтому мы идем на реновацию вертолетного парка при поддержке своего единственного акционера. Мы предложили программу и в ожидании списания старых вертолетов – в силу возраста – планируем получить 10 новых машин. Часть уже получили – это Ми-8МТВ: вертолет с репутацией, давно освоенный, давно эксплуатирующийся. Он надежен и неприхотлив – то, что нам нужно. Стоит он, конечно, немало. Но система лизинга помогает эту нагрузку разложить по годам. И потом, заниматься реновацией все равно надо. Надо смотреть на несколько лет вперед. Это в конце концов транспортная безопасность нашего региона. И власти это хорошо понимают.

Возраст у воздушных судов – разный. Некоторым вертолетам за 40 лет, есть и помоложе. А самолетам, особенно Ан-24, скоро будем отмечать полувековой юбилей. Конечно, еще несколько лет – и их придется списывать, так как ничто не вечно. А вот Ан-26 помоложе, он еще летает.

В плане обновления парка воздушных судов пока мы надемся на ЛМС-901 «Байкал». И не просто надемся, мы активно работаем с производителями. Сама идея, конструкция, применяемые материалы – многое нравится в этом самолете. Но проблема в том, что он летает с американским двигателем. А это чревато... И экономика его вызывает вопросы. Но в любом случае он выигрывает у вертолета. И летать может чаще – два-три раза в день, и садиться на грунт на площадке, которые предназначались для Ан-2.

Как у многих авиакомпаний, возникла в последнее время проб-

лема кадров. Не пилоты уходят – работа ушла. Многие из летного состава магистрального флота вынуждены сегодня искать себе применение за рубежом. Но там тоже проблема перепроизводства кадров. Поэтому пилоты ищут работу на региональных линиях, поближе к дому, к земле. Такие летчики у нас держатся, мы рассчитываем на них в плане поддержания культуры летной и технической эксплуатации. Ведь немалая часть наших пилотов – люди возрастные. Пора думать о тех, кто придет им на смену. Сегодня сложно с пилотами возрастной категории 25–45 лет. Их мало. Старше 45 – много. До 25 – тоже много. Нет среднего возраста. Не хватает и командиров воздушных судов. Ведь кто такой КВС? В первую очередь это интеллектуал, помимо того, что он высокий профессионал. Кто, как не они – наши ветераны, должен передавать эти традиции молодым пилотам? Важно не просто воспитание специалиста, не менее важно воспитание человека – знающего, ответственного, болеющего за общее дело.

Вот говорят, что пилоты зарабатывают хорошие деньги. Да, зарабатывают, но каким трудом? На магистральных самолетах в чем-то проще: набрал высоту, встал в эшелон, включил автопилот – и машина дальше летит сама. На наших же машинах и маршрутах попробуйте так полетать. Или на вертолете.

И еще одна проблема. Мы упорно продолжаем выпускать пилотов с налетом в 50 часов на легком самолете Diamond DA42 Twin Star. Это машина, которая нигде в России не эксплуатируется на регулярных линиях. И когда человек с таким опытом приходит к нам работать, его по сути надо учить летать заново, причем на наших самолетах. Неужто наша великая авиационная держава не может решить этот вопрос? Ну выпускайте летчиков хотя бы на «Суперджете», чтобы после училища он сразу мог работать, а не чувствовать себя беспомощным.

Что нас ждет в будущем? Мы имеем положительную динамику в развитии с 2018 года, несмотря на пандемию, санкции и прочие проблемы. Прошли трудный путь санации предприятия, когда сокращали расходы, выплачивали долги и т. д. Динамика положительная – и это хорошо. Но у этого процесса есть предел, к которому мы наверняка приближаемся. Существуют всего лишь 30 населенных пунктов в радиусе полутора тысяч километров, в которые мы можем летать – практически уже летаем. Их больше не станет. Если сохранится практика субсидирования из федерального и регионального бюджетов, если начнется субсидирование Федерацией внутрисубъектных перевозок, то мы динамику свою сохраним и выйдем на уровень по пассажирообороту более высокий, чем сегодня. И может быть, даже замахнемся на миллион пассажиров в год. Качество воздушного сообщения определяется в конечном счете не столько географией маршрутной сети, сколько частотой полетов. В идеале такое сообщение должно быть ежедневным. Вот над этим мы и будем работать.

А если к тому же еще получим новую российскую технику нужных размерностей...

Таким образом, мы понимаем, что и как мы будем делать в своем сегменте транспортной ответственности в ближайшие 5–10 лет. Самое важное для нашей успешной работы – стабильность внешней среды, последовательность государственной и региональной политики в области воздушного транспорта. Мы понимаем, что та поддержка, которая оказывается нашей отрасли на всех государственных уровнях, зависит от возможностей бюджетов. Мы же своей работой способствуем региональному развитию и наполнению тех самых бюджетов. Ну и в конечном счете все, что мы делаем, мы делаем для людей, для повышения качества жизни на территории своей ответственности.





Сегодня в ведении ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» находятся 8375 км внутренних водных путей, при этом на протяжении 5440 км по рекам Енисей, Ангара, Кас, Сым, Подкаменная и Нижняя Тунгуска установлены гарантированные габариты пути. За год водным транспортом перевозятся более 5 млн тонн грузов и около 1 млн пассажиров, поэтому задача Администрации Енисейского бассейна внутренних водных путей – обеспечить безопасность судоходства, содержание судовых ходов в соответствии с нормативными требованиями. О том, какие мероприятия для этого предусмотрены и как впервые за 20 лет сибирской реке Енисей будут возвращать советские гарантированные глубины на уровне 3 м, мы говорили с руководителем ФБУ Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей, с заслуженным работником транспорта Российской Федерации Владимиром Байкаловым, а также с первым заместителем руководителя Леонидом Федоровым и первым заместителем руководителя – капитаном Енисейского бассейна внутренних водных путей Геннадием Сорокиным.



Байкалов Владимир Викторович, заслуженный работник транспорта РФ, руководитель ФБУ «Администрация «Енисейского бассейна внутренних водных путей»

– Владимир Викторович, расскажите, какие стратегические задачи сегодня стоят перед предприятием?

– С этого года мы начинаем возвращать советские глубины в бассейне реки Енисей и к концу 2023 года планируем увеличить габариты судового хода по глубине до 3 м. В силу различных обстоятельств в период с начала 90-х годов были утрачены 20 см гарантированных глубин водного пути реки Енисей. К 2009 году мы вернули 10 см за счет дноуглубительных работ. Для возвращения еще 10 см необходимо провести дноуглубительные работы в объеме 300 тыс. м³ и скалоуборочные работы в объеме 50 тыс. м³. Река Енисей тем и отличается от других рек, что на участке от Красноярска до устья реки Подкаменная Тунгуска (а это почти 900 км) глубины лимитируют выходы скальных пород. Для проведения работ по углублению русла реки Енисей в рамках программы «Развитие транспортной системы» было выделено финансирование. Для выполнения поставленных задач закуплено специализированное оборудование, а именно экскаватор с навесным оборудованием (ковш, гидромолот, фреза).

– Какие работы предстоит провести в этом году в рамках программы по увеличению габаритов судовых ходов Енисея?

– В настоящее время проводятся дноуглубительные работы по увеличению гарантированной глубины на реке Енисей от Красноярска до устья реки Ангара. Предстоит выполнить дноуглубление в объеме 113 тыс. м³. Следующий участок Ярцево – устье реки Подкаменная Тунгуска планируется к увеличению гарантированной глубины к 2023 году в объеме дноуглубления 190 тыс. м³.

Кроме того, планируется проведение скалоуборочных работ на вышеуказанных участках. Основные предстоят в Осиновском пороге, где наибольшая концентрация скальных выходов. В прошлом скалы, каменные гряды

Реке – заботу профессионалов

Енисейскому бассейну вернут советские глубины



убирали другим образом: зимой нужный участок вымораживали, сверлили в скальной породе шурфы, закладывали взрывчатку и производили взрыв. Но сегодня мы применяем более прогрессивный и экологически чистый метод, который не приносит такого урона окружающей среде. Кроме участков на реке Енисей, скалоуборочные работы необходимо проводить на шиверах и перекатах реки Ангара для увеличения радиуса закругления. Этого требуют правила содержания судовых ходов. Наличие скалодробильного снаряда позволит выполнить эти работы.

– Ситуация усугубляется еще и тем, что уровень воды в реке Енисей в этом году невысокий. Как флот справляется с этой ситуацией?

– В этом году в бассейне реки Енисей складывается экстремальное маловодие. В навигацию прошлого года переживали период большой воды. Слишком большая вода для путейцев является серьезной проблемой, так как при таких уровнях воды увеличивается скорость водного потока и происходит снос средств навигационного ограждения. Обстановочные бригады вынуждены привлекать дополнительные силы и средства для поддержания средств навигационного оборудования в соответствии с утвержденными схемами.

А теперь в водохранилищах Енисейского каскада ГЭС (Красноярская и Саяно-Шушенская) имеем дефицит водных ресурсов: при стандартных рабочих сбросах Красноярской ГЭС 2700–2900 кубометров в секунду сейчас они составляют лишь 2000. В результате гарантированные глубины 2,90 м от Красноярска до устья реки Ангара не обеспечиваются. В настоящее время глубина чуть более 2 м. Подобная ситуация возникла в 2012 году, тогда с середины июля уровни воды не позволяли пассажирским судам с осадкой 2,40 м перевозить пассажиров из Красноярска, а грузово-

му флоту – загрузиться на полную осадку.

– Сейчас введены ограничения. На какие именно суда они распространяются и как долго будут действовать?

– Да, ограничено движение большегрузных судов, поэтому они ходят не выше устья реки Ангара. В настоящее время накопленные водные запасы озера Байкал и Братского водохранилища позволяют обеспечивать гарантированные габариты судовых ходов ниже устья реки Ангара. Весь большегрузный флот грузится в районе города Лесосибирска, где воды достаточно, а пассажирские суда «В. Чкалов», «А. Матросов» и круизный теплоход «М. Горький» ходят из Енисейска вниз. Если груз находится в Красноярске, то здесь его грузят до определенной осадки судна с учетом запаса воды под корпусом, а в районе Лесосибирска уже догружают. По прогнозу специалистов Енисейского бассейнового водного управления, период действия ограничений продлится до конца навигации 2022 года. В Енисейском БВУ создана специальная межрегиональная рабочая группа из 35 человек. В нее входят энергетики, представители МЧС, жилищно-коммунальные службы, представители администрации Хакасии, Тывы, Красноярского края и речники. Ежемесячно большинством голосов принимается решение о режиме работы ГЭС на предстоящий месячный период. На основании интересов всех водопользователей принимаются компромиссные варианты. Основной задачей является накопление необходимых водных ресурсов в водохранилищах на зимний период.

– Период маловодья связан с природными факторами?

– Да, исключительно с природными. Пониженное снегонакопление и дефицит осадков в период снеготаяния послужили причиной повышенных потерь талого стока и пониженной водности рек. Ни Саяно-Шушенское, ни Краснояр-

ское водохранилища не набрали необходимого объема воды, так как зимой было мало снега. По данным ФГБУ «Среднесибирское УГМС», приток воды в Красноярское водохранилище на 60–78% ниже среднееголетней нормы. Нормальный подпорный уровень у Саяно-Шушенской ГЭС составляет 539 м, а сейчас она сместилась до отметки 526 м. Представляете – не добрали 13 м. Красноярская ГЭС не добрала 10 м.

– Могут ли помочь в решении проблемы маловодья работы по углублению русла, которые ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» начинает в этом году?

– Да, могут, но только частично. Если сейчас глубины на уровне 2,05 м, то после завершения работ по углублению русла будут только 2,15 м. Я уже 52 года работаю в этой сфере, но такого минимального уровня воды на реке не помню.

– Есть возможность углубить русло сразу не на 10 см, а больше?

– Нет. Что такое перекаты и пороги? Это естественные плотины, которые одна за другой создают подпор воды. Если их совсем убрать, то уровни воды понизятся. Программа по достижению гарантированной глубины до 3 м разрабатывалась в течение 5 лет, была утверждена в 2021 году и только в 2022 году ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» получило финансирование. Процесс долгий, ведь чтобы попасть в программу, нужно сделать проект, все обосновать и доказать, что эти работы действительно нужны, пройти Главгосэкспертизу. Дата начала работ и природный фактор, когда уровень воды в реке сильно упал, просто совпали по времени. Весь флот в Енисейском бассейне изначально строился под гарантированные глубины 3 м, из них 20 см – это запас под днищем. Программа существует именно для того, чтобы больше грузов перевозилось именно речным транспортом.



Федоров Леонид Никонович, первый заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Енисейского бассейна внутренних водных путей»

– Леонид Никонович, расскажите, какие грузы перевозят по воде?

– Если охарактеризовать весь бассейн, то основные перевозки осуществляются по реке Ангара от Богучанской ГЭС до Лесосибирского комбината и на Енисее от Красноярска до Дудинки и ниже – до Диксона. В среднем наши судоходные компании перевозят более 5 млн тонн в год. В эту навигацию, несмотря на маловодный период, планируется увеличение объемов на 15–20%. Транспортную водную артерию с юга на север обеспечивает Красноярский судоподъемник. Основной объем грузоперевозок в Енисейском бассейне – грузы для предприятий компании «Норильский Никель». Общий объем – более 1,5 млн тонн.

Свыше 1,5 млн м³ леса доставляется при буксировке плотов по реке Ангара и около 500 тыс. м³ – перевозками на судах. До 300 тыс. тонн груза за навигацию продолжает завозить на реку Большая Хета компания «Ванкорнефть». Начались перевозки для компании «Восток-Ойл» в Енисейском заливе. Увеличились грузоперевозки в район Диксона. На Подка-



менной и Нижней Тунгуске основу составляют социальные грузы, продукты питания, топливо, нефтепродукты, небольшие объемы угля.

Компания «Сегежа Сибирь» в 2027–2028 годах планирует начать строительство ЦБК по производству целлюлозы в районе Лесосибирска. Его потребность в сырье составит более 4 млн м³ низкосортной древесины. Более 70% из них планируется доставлять речным транспортом.

– Такие объемы требуют соответствующей инфраструктуры для судов. Расскажите, как она обновляется и модернизируется?

– В госпрограмму «Развитие транспортной системы» включена реконструкция трех судоремонтных предприятий Енисейречного бассейна. Реконструкция включает строительство новых производственных цехов, судоподъемных сооружений, технологических причалов, площадок для хранения и ремонта средств навигационного оборудования.

– Как проходит модернизация оборудования, связанного с навигацией?

– Енисейречтранс одним из первых в Сибири начал применять электронные навигационные карты (далее – ЭНК). В нашем ФБУ грамотные в этих вопросах специалисты. С 2009 по 2020 год в рамках ФЦП «ГЛОНАСС», шифр «Карта–Река», при участии русловых изыскательских партий (РИП) были созданы государственные электронные навигационные карты, покрытие ВВП Енисейского бассейна составляет 100%, всего были созданы 487 ячеек (фрагментов) ЭНК. Кроме того, изыскательские партии ежегодно проводят русловые изыскания, по полученным данным производится корректура бумажных и электронных навигационных карт. В Енисейском бассейне более 110 судов оснащены системами отображения электронных навигационных карт (СОЭНК), и все они используют ЭНК, что является значительным шагом к повышению безопасности плавания и облегчает работу судоводителя.

В декабре 2021 года создан Бассейновый центр системы сбора и оперативной передачи актуализированных ЭНК (БЦ ССП ЭНК), который предназначен для приема исходных материалов гидрографической съемки, создания ЭНК и их верификации, передачи готовых ЭНК в региональный центр (ФБУ «Администрация «Волго–Балт») и удаленной доставки ЭНК до судов ведомственного флота, а также для передачи готовых ячеек ЭНК в отраслевой центр (ФГБУ «Канал имени Москвы») и Ведомственный фонд пространственных данных Росморречфлота (ФБУ «Служба морской безопасности») для последующей реализации ЭНК заинтересованным пользователям. Его установка и запуск планируются в течение навигации 2022 года.

По федеральной целевой программе «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС» к навигации 2022 года на технический флот ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» установлены:

- судовой обстановочный комплекс (СОК) – 21 единица;
- автоматизированный промерно-изыскательский комплекс (АПИК) – 1 единица;
- система координированного управления позиционированием земснаряда (СКУП) – 2 единицы.

Дополнительно на все суда установлены картплоттеры Garmin с электронными схемами, которые поддерживаются в актуальном состоянии силами специалистов ФБУ «Администрация «Енисейречтранс».

В начале июня 2022 года в адрес ФБУ поступило новое промерное судно класса РРР проекта № 3330 «Изыскатель–1», построенное на Костромском судомеханическом заводе под контролем Российского речного регистра. Судно оборудовано автоматизированным гидрографическим комплексом с многолучевым эхолотом SeaBat IDH T20R с интегрированной инерциальной системой



INS20 на ВВП, который позволит более подробно и точно обследовать реки Енисейского бассейна, что ранее было возможно только при проведении тральных работ.

С 2014 года опробован способ печати бумажных карт с координатной сеткой по технологии «печать по требованию», что позволило снизить издержки на закупку и хранение бумажных карт. Параллельно сегодня ставим буи новых типов, оснащенные современным оборудованием для определения их истинного местонахождения, уровня зарядки батареи и с дистанционным управлением навигационными огнями.



Сорокин Геннадий Николаевич, первый заместитель руководителя - Капитан «Енисейского бассейна внутренних водных путей»

– Да, безопасность движения судов – одна из самых важных тем. Геннадий Николаевич, расскажите, что входит в зону ответственности организации

и как осуществляются проверки судов?

– Основная задача капитана бассейна – это организация работы государственного портового контроля, проверка соблюдения на судах и плавучих объектах, находящихся в Енисейском бассейне внутренних водных путей, требований к оборудованию, конструкциям, машинам, механизмам судов, спасательным и иным средствам, требований обеспечения безопасной эксплуатации таких судов и плавучих объектов, профессиональных и квалификационных требований к членам экипажей судов, установленных Кодексом внутреннего водного транспорта.

Проверки судов и плавучих объектов осуществляются в соответствии с Порядком назначения проверок судов и плавучих объектов на основании оценок рисков инспекторами государственного портового контроля Красноярской и Енисейской инспекций согласно установленным зонам ответственности в бассейне. Для обеспечения мониторинга движения судов в соответствии с Порядком диспетчерского регулирования движения судов на ВВП в навигационный период работают четыре пункта диспетчерского регулирования: в районе Красноярской ГЭС, Казачинского порога, на реке Ангара (шивера Мурожная) и в городе Игарка. Все суда, которые проходят через пункты диспетчерского регулирования, сообщают информацию о пункте назначения, пункте отправления, осадке, наличии экипажа и груза

на борту. Для планирования проверок судов и плавучих объектов проводится анализ информации с пунктов диспетчерского регулирования, КИИС МоРе.

– Как проверяете уровень подготовки экипажа?

– Енисейречтранс оказывает государственные услуги по дипломированию членов экипажей судов внутреннего водного транспорта. В Красноярске и Лесосибирске созданы комиссии, которые проводят квалификационные испытания в соответствии с Положением о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта. Данные испытания проходят в два этапа по вопросам, утвержденным Росморречфлотом.

– Хватает ли отрасли молодых специалистов?

– Вполне возможно, что скоро будет ощущаться дефицит кадров. Если мы говорим о том, что объемы перевозок растут, что есть перспективы по обновлению и увеличению численности флота, соответственно, потребуются квалифицированные кадры: судоводители, судомеханики, электромеханики, в том числе и рядовой состав. Причем суда приходят новые и современные, поэтому экипажи должны быть квалифицированными, что в том числе зависит от подготовки. Учитывая особенности движения судов и сложность реки Енисей, квалификация и опыт экипажей и капитанов должны быть на максимально высоком уровне. За 2022 год продипломированы 728 членов экипажей.

– Какие еще государственные услуги оказывает Администрация Енисейского бассейна?

– С 2012 года ФБУ осуществляет полномочия по регистрации судов внутреннего плавания в Государственном судовом реестре, реестре строящихся судов. С 2018 года осуществляет учет плавучих объектов по Енисейскому бассейну.

Функции по регистрации судов и постановке на учет плавучих объектов возложены на службу регистрации судов. Все специалисты службы имеют высшее юридическое образование и большой опыт работы в сфере юриспруденции и правоприменительной практики. Службой регистрации судов постоянно ведется работа по улучшению качества оказываемых государственных услуг по регистрации судов внутреннего плавания. В свою очередь руководство ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» регулярно осуществляет контроль эффективности работы, исключения злоупотреблений и противодействия коррупции в службе регистрации судов.

Служба регистрации судов в рамках осуществления полномочий по регистрации судов внутреннего плавания, кроме взаимодействия с судовладельцами, сотрудничает с Российским речным регистром, подразделениями Федеральной налоговой службы, правоохранительными органами, судами общей юрисдикции и арбитражными, арбитражными управляющими, органами, осуществляющими функции по распоряжению федеральным имуществом, и иными организациями. В настоящее время в Государственном судовом реестре зарегистрировано 2441 судно внутреннего плавания, в реестре плавучих объектов – 47 плавучих объектов.

Кроме того, Енисейречтранс осуществляет выдачу удостоверений личности моряка и мореходных книжек. Всю информацию по услугам можно получить на официальном сайте ФБУ: <http://енисейречтранс.рф/>

– К 2025 году в Красноярске планируют создать сеть речных причалов в привлекательных для пассажиров местах. Планируете развивать речные городские перевозки?

– Да, в 2028 году Красноярску исполнится 400 лет, и руководство региона поставило задачу превратить Енисей в своеобразный проспект Мира. К проектированию причалов уже приступили. Город растянулся вдоль Енисея, и грех не использовать водный путь для организации перевозок. По нашим подсчетам, нужно возвести 5–6 небольших причалов метров по 30.





Генеральный директор
«Норникель–ЕРП»
Ольга Ксанф

Флагман речных грузоперевозок

ЕРП развивает инфраструктуру, модернизирует существующий флот и строит новые суда



НОРНИКЕЛЬ

ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ
ПАРОХОДСТВО

Енисейское речное пароходство – предприятие с богатой историей: в прошлом году компания отпраздновала 90-летие. Все эти годы ЕРП оставалось главным грузоперевозчиком в Енисейском водном бассейне и одним из крупнейших предприятий водного транспорта в России.

Славные традиции продолжают и сегодня. По итогам 2021 года Енисейское речное пароходство было признано «Лидером отрасли», победив в номинации «Судоходная компания, осуществляющая речные грузовые перевозки (сухогрузы)» конкурса Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот). Победителей определяла комиссия из 19 человек – среди них руководители профильных государственных управлений и служб, учебных заведений, представители профсоюзов, отраслевых общественных объединений. Эксперты анализировали финансовое положение и результаты деятельности в динамике за три последних года, крупные достижения и безопасность судоходства в отчетном году, уровень текучести кадров и количество привлеченных молодых специалистов. Учитывалась при оценке и социальная ответственность компаний-участников: меры по защите окружающей среды, социальный пакет работников, поддержка ветеранов, благотворительность.

Енисейское речное пароходство неоднократно входило в число лауреатов и дипломантов конкурса и ранее. Так, по итогам работы в 2018 году компания была признана лучшей среди речных перевозчиков нефтеналивных грузов, а в 2019 и 2020 годах – удостоилась дипломов в номинации сухогрузных перевозок.

«Единое окно» для клиентов

С 2019 года функции единоличного исполнительного органа для Енисейского речного пароходства, Красноярского речного порта и Красноярского судоремонтного завода выполняет управляющая компания «Норникель–ЕРП». Аналогичное решение принято в отношении Лесосибирского порта, и в настоящее время ведется передача управленческих полномочий. Сделано это для того, чтобы сформировать единую коммерческую платформу для речных предприятий Норникеля, которая сделает работу с ними удобнее для клиентов, а также позволит повысить производительность и эффективность работы организаций, сократить издержки. Основная задача управляющей компании – создать «единое окно» для клиентов, сделать предоставление услуг перевозки и обработки грузов более качественным, удобным, мобильным, отвечающим высоким требованиям современного рынка.

При этом само Енисейское речное пароходство включает в себя филиалы и представительства, обеспечивающие полный производственный цикл в деятельности предприятия. В его структуру входят ремонтно-эксплуатационные базы (РЭБ) флота, предназначенные для оперативного и межнавигационного ремонта флота в районах его эксплуатации (Подтесовская РЭБ флота, Ермолаевская РЭБ флота и Красноярский судоремонтный центр), а также Таймырское районное управление и Ангарский производственный участок, представляющие компанию в основных узлах транспортной инфраструктуры региона. Помимо этого, ЕРП владеет крупными пакетами акций тех предприятий, которые обеспечивают погрузочно-разгрузочные работы и судостроение. Среди дочерних предприятий – Красноярский речной порт, Лесосибирский порт и Красноярский судоремонтный завод.

Основная дорога для северных грузов

По большей части флот Енисейского речного пароходства перевозит песок, щебень, лес (в судах и в плотках), нефтеналивные и генеральные грузы. В этом году компания планирует доставить потребителям порядка 3 млн тонн. Основной объем грузоперевозок ЕРП – 50% и более – приходится на долю предприятий Норникеля.

Традиционно Енисейское речное пароходство участвует в северном завозе, обеспечивая транспортировку в труднодоступные районы топлива и товаров жизнеобеспечения. Некоторые притоки Енисея становятся судоходными всего на несколько недель в году, в период таяния снега. За эти дни мощные



караваны судов Енисейского речного пароходства доставляют в населенные пункты все необходимое на предстоящий год. В навигацию–2022 речники завезли порядка 30 тыс. тонн грузов в поселки, расположенные на реке Подкаменная Тунгуска, и свыше 20 тыс. тонн – на Нижнюю Тунгуску.

По реке Большая Хета осуществляется доставка грузов на Ванкор и Сузун. При этом наиболее эффективным способом является экспедиционный завоз в период паводка. В течение лета навигация на притоке продолжается мелкосидящим флотом с распаузой в устье, но максимальный объем приходится именно на весну. В 2022 году в экспедиционном завозе на Большую Хету были задействованы 142 единицы флота Енисейского пароходства, которые доставили в пункты назначения около 182 тыс. тонн грузов.

Уровень воды вносит коррективы

Никто заранее не знал, что уровень воды в Енисее в этом году будет столь низким – об ограничении сброса воды с Красноярской ГЭС речников предупредили буквально за несколько дней. «Тем не менее этого времени нам хватило, чтобы скорректировать работу флота: вывести теплоходы с большой осадкой

из Красноярска в Лесосибирск, где уровни воды становятся уже приемлемыми для полномасштабного судоходства. На участке от Красноярска до Лесосибирска работают мелкосидящие буксировщики, а баржи, сухогрузные теплоходы и танкеры загружаются примерно на 2/3. В Лесосибирском порту суда догружаются либо грузы переносят в крупнотоннажный флот», – говорит генеральный директор «Норникель–ЕРП» Ольга Ксанф.

Учитывая, что часть грузов была переадресована в Лесосибирский порт по железной дороге, нагрузка на порт значительно возросла. Впрочем, имеющихся на объекте причалов, техники и оборудования достаточно, чтобы справиться с повышенным объемом. Штат грузового района увеличен на 40 человек за счет привлечения сотрудников из других подразделений, введена межсменная работа – люди с пониманием отнеслись к ситуации и успешно выполняют поставленные задачи.

Мощная флотилия ЕРП

Сегодня флот Енисейского речного пароходства по-прежнему является самым мощным в регионе. В навигацию 2022 года в «рабочее ядро» вошли 415 единиц судов различного назначения. Однако прогнозы роста грузопотока, связанные с Серной программой Норникеля, реновацией Норильска и рядом других промышленных, инфраструктурных и социальных проектов, реализуемых на севере края, ставят перед предприятием новые задачи.

«Каждый год мы определяем состав «рабочего ядра» флота исходя из поставленных задач и полученных заявок. Всего у пароходства порядка 650 судов, так что имеется определенный резерв теплоходов, которые находятся на отстое и могут быть при необходимости приведены в рабочее состояние нашими собственными подразделениями, – поясняет Ольга Ксанф. – Сложнее с баржами, так как они требуют больших объемов работ по ремонту корпуса. Для решения вопроса мы модернизируем и расширяем слипы, строим новые суда».

Речь идет о партии из десяти барж, которые ЕРП заказало у Самусьского судостроительно-судоремонтного завода. Универсальные суда смогут эксплуатироваться и в морских, и в речных условиях – для этого по просьбе заказчика завод внес коррективы в типовую проект (RDB 66.68M). Ожидается, что новые баржи будут работать в низо-

вьях Енисея и в Енисейском заливе, а в мае–июне, пока Енисейский залив покрыт льдом, – эксплуатироваться в среднем течении Енисея. Уменьшение габаритов и веса баржи при сохранении ее грузоподъемности позволит также снизить затраты на топливо при буксировке судна. Длина судна составляет 92 м, доковый вес – 700 тонн, грузоподъемность в речных условиях – 3 тыс. тонн, в морских – 2,5 тыс. тонн. Общая стоимость контракта – около 2 млрд руб. В этом году Самусьский ССРЗ построит три баржи. Собственно, две из них судостроительный завод уже спустил на воду и после необходимых технических испытаний отправил на Енисей Северным морским путем.

При этом на площадях Красноярского судоремонтного центра будет возведено судостроение. Уже согласован проект возведения новых цехов, определен подрядчик, идет процедура заключения договора. «Начнем с того, на чем и остановились – продолжим строить те баржи–площадки грузоподъемностью 3 тыс. тонн серии БП–3000, которые в последние годы выпускал КСРЗ. Суда такого класса нужны сейчас больше всего, на замену барж БО», – говорит руководитель компании «Норникель–ЕРП».

Ставка на контейнерные перевозки

Одним из перспективных направлений Енисейское пароходство считает развитие сегмента контейнерных перевозок. Так, в 2021 году компания перевезла свыше 7 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте, что вдвое превысило показатели 2020 года. Для сравнения: в 2018 году были перевезены всего 685 контейнеров. «Такой способ пользуется все большей популярностью, поскольку лучше обеспечивает сохранность грузов, – отмечает тенденцию Ольга Ксанф. – Также происходит укрупнение грузовых мест, увеличивается интенсивность обработки грузов в портах, а значит, возрастает оборачиваемость флота».

Учитывая перспективность данного направления, компания «Норникель–ЕРП» приняла решение обновить контейнерный парк Красноярского речного порта. На данный момент уже заказаны 1100 новых контейнеров, среди которых сто 40-футовых и тысяча 20-футовых. Шестьсот уже поступили в порт, а остальную часть партии компания планирует получить до конца сентября 2022 года.





Фото Ильи НАЙМУШИНА

С заботой о флоте

Традиционно при подготовке к навигации Енисейское пароходство приводит флот в порядок в соответствии с установленным планом: идут текущие и средние ремонты; по инвестиционной программе проводятся капитально-восстановительные ремонты, включая замену главных двигателей и других крупных агрегатов судов. При подготовке к навигации 2022 года ЕРП затратило 723,6 млн руб., что на 26,5% больше, чем в 2021 году.

Параллельно компания проводит и модернизацию своего флота для расширения возможностей участия в крупных промышленных проектах, реализуемых в районах Крайнего Севера. Подобные работы необходимы для обеспечения условий плавания в Енисейском заливе ниже северной оконечности Бреховских островов – до Диксона.

Так, в Красноярском судоремонтном центре и на Подтесовской РЭБ флота освоены работы по переоборудованию теплоходов для перерегистрации из класса М в М–ПР. Это, в частности, автоматизация буксирной лебедки, установка спасательного плота и системы переработки отходов «СТОК–10М», позволяющей значительно увеличить автономность плавания судна, а также более широкое оснащение радионавигационным оборудованием – системой спутниковой связи Iridium и другой аппаратурой. Начиная с 2020 года таким образом уже модернизированы четыре теплохода.

При этом, отмечают в ЕРП, у компании нет проблем с поставками оборудования, так как работа идет с российскими или китайскими предприятиями.

Масштабная модернизация инфраструктуры

Сегодня Подтесовская РЭБ, которая входит в структуру ЕРП, остается одним из крупнейших речных судоремонтных центров в стране и позволяет выполнять полный технологический цикл ремонта. Здесь проходят обслуживание более 160 единиц «рабочего ядра» флота пароходства – преимущественно крупнотоннажного. В компании поясняют, что особо следят за состоянием вверенной им инфраструктуры. Так, большой объем работ проведен по модернизации слипа: полностью обновлена вся наклонная часть, на 80% – горизонтальная часть, рельсовая система. В дальнейшем планируется расширить площадку сооружения. Параллельно в плановом режиме заменяется станочное оборудование, ремонтируются помещения цехов, улучшаются социально-бытовые условия.

Полностью загружены плавдоки в Красноярском судоремонтном центре, где в межнавигационный период отстаиваются и ремонтируются порядка 150 судов ЕРП. Чтобы увеличить производственные мощности для проведения больших объемов работ по ремонту корпуса – прежде всего барж – на объекте в 2017 году также модернизирован слип. В результате длина его подводной части увеличена до 40 м, а имеющихся в рабочем состоянии десяти наклонных путей достаточно, чтобы поднять любое судно из «рабочего ядра» пароходства.

«На сегодняшний день слип КСЦ задействован примерно на 30%, и мы планируем восстановить его до изначальных размеров. В резуль-

тате работ, которые завершатся в 2023–2024 годах, горизонтальная площадка сооружения позволит размещать от четырех до шести барж. Сейчас на ней помещаются две-три баржи», – говорит Ольга Ксанф.

Что касается оборудования, то оно постоянно обновляется. Так, например, в цехе сборки корпусов металлических судов Красноярского судоремонтного центра глубокую модернизацию прошел комплекс термической резки «Кристалл», который теперь способен изготавливать детали с более высоким качеством кромки реза и геометрии. В механосборочный цех приобретен новый наплавочный станок для восстановления шеек гребных валов. Кроме того, пароходство приобрело переносной расточной станок, который монтируется на валовой линии и может растачивать валовую линию судна на месте, в судоподъемном сооружении, не отвозя в цех, что позволяет выполнить ремонт быстрее.

Еще одно судоремонтное подразделение Енисейского пароходства – Ермолаевская ремонтно-эксплуатационная база флота, где располагается единственный на Енисее нефtezачистной комплекс. Здесь на хозяйственно-техническом обслуживании находятся 110 единиц флота – в основном это баржи, нефтеналивные (шкippers и безкомандные), зачистка которых производится перед загрузкой другого вида нефтепродуктов, и сухогрузные. Помимо этого, специалисты зачищают машинные отделения самоходных судов от остатков топлива и горюче-смазочных материалов в процессе подготовки к среднему ремонту или замене двигателей, чтобы обеспечить пожарную безопасность предстоящих сварочных работ. Здесь же сотрудники ЕРП проводят ремонт надводной части корпуса, а в цехах изготавливаются необходимые детали. Как и в других подразделениях пароходства, здесь ведутся обновление оборудования, ремонт зданий, приобретается техника, улучшаются социально-бытовые условия для рабочих. Есть планы по строительству слипа, рассчитанного на подъем двух барж, и уже приступили к подготовке площадки. Это позволит Ермолаевской РЭБ флота выполнять полный комплекс судоремонтных работ не только надводной части, но и днища.

Порты набирают обороты

Красноярский речной порт – один из крупнейших в Восточной Сибири и самое крупное грузоперерабатывающее предприятие Енисейского бассейна. Его пропускная способность составляет 1,3 млн тонн грузов в год. В навигацию 2021 года порт переработал 776,1 тыс. тонн грузов, что на 15% больше, чем в 2020 году.

«Справиться с возросшими нагрузками Красноярскому речному порту удалось за счет ряда изменений в технологическом процессе, – поясняет руководитель «Норникель-ЕРП». – В частности, загрузка речных судов производилась на полную грузоподъемность, независимо от рода груза, также были увеличены складские площади – за счет максимального задействования тыловых площадок».

При этом в Красноярском порту большая работа проводится по приобретению новой техники и оборудования, техническому обслуживанию уже имеющейся: своевременно выполняются планово-предупредительные ремонты пор-

товых кранов и погрузчиков, идет модернизация инженерных систем, например, в прошлом году специалисты работали над системой освещения, обновляется контейнерный парк.

Старается не отставать и Лесосибирский порт, пропускная способность которого 1,2 млн тонн в год. Предприятие оснащено необходимыми техникой и оборудованием для выполнения погрузо-разгрузочных работ, которые постоянно обновляются. Так, в рамках инвестиционной программы 2022 года были приобретены маневренный локомобиль на комбинированном ходу – самоходный колесно-реверсный трактор КРТ–1, 100-тонный гидравлический пресс для выполнения ремонтных работ производства, КамАЗ грузоподъемностью 10 тонн для перевозки сыпучих грузов, автобусы ПАЗ и «Соболь» для доставки сотрудников к месту работы, а также второй ричстакер для погрузки контейнеров.

Безопасность плавания

Более сотни судов в Енисейском бассейне уже используют систему электронных навигационных карт. ЕРП как владелец самой крупной флотилии также подключается к этому процессу. «Несмотря на то, что использование этих систем не является обязательным, мы осна-

щаем ими флот, устанавливая оборудование, сертифицированное Российским речным регистром. Навигационно-связные системы появляются на теплоходах начиная от РТ (проекта 1741) и более мощных (проектов 428, 578, 936, 573, 3190 и др.)», – говорит Ольга Владимировна, добавляя, что системы уже установлены на 75 судов.

Еще одним важным этапом для обеспечения безопасности плавания является подготовка персонала. К открытию навигации 2022 года обучение, аттестацию, дипломирование, тренажерную подготовку, повышение квалификации прошли 1890 сотрудников Енисейского речного пароходства. Это на 250 человек больше, чем в прошлом году, и составляет порядка 90% от общей численности работников предприятия.

ЕРП уделяет большое внимание и подготовке экипажей теплоходов, осуществляющих выход с внутренних водных путей в акватории морских портов и в прибрежное плавание. Каждый из этих сотрудников проходит соответствующую подготовку и подтверждает квалификацию в Каспийском институте морского и речного транспорта в Астрахани. При этом моряков пароходству требуется все больше, например, к этой навигации подготовили для работы в морских условиях 80 человек рядового и командного состава – вдвое больше, чем в прошлом году.

Социальное партнерство

В числе главных приоритетов предприятий, действующих под управлением компании «Норникель-ЕРП», – безопасность и благополучие работников. Не случайно по итогам 2021 года Енисейское речное пароходство завоевало победу в городском смотре-конкурсе на лучшую организацию работы в области социального партнерства и охраны труда в номинации «Транспорт». На втором месте – Красноярский речной порт.

В 2021 году Енисейское пароходство затратило на охрану труда

свыше 100 млн руб. Во всех подразделениях компании приобретаются необходимые средства индивидуальной защиты, улучшаются социально-бытовые условия: устанавливаются теплые бытовки, производственные площадки оборудуются душевыми кабинами, помещениями для отдыха и переодевания, приема пищи и сушки одежды.

Социальные гарантии Енисейского пароходства перед трудовым коллективом закреплены в коллективном договоре, очередную редакцию которого речники и работодатель подписали в марте 2022 года. В нем предусмотрены выплаты работникам в различных жизненных ситуациях, дополнительное медицинское страхование, санаторно-курортное лечение и другие льготы и компенсации, направленные на формирование долгосрочного благополучия сотрудников и их семей. Договор предусматривает значительно большие меры поддержки работников, чем того требует законодательство, и по своему наполнению превосходит многие подобные соглашения в стране.

Отметим также, что подразделения ЕРП в Подтесово и Ермолаево являются градообразующими. Заботясь о сотрудниках и их семьях, Енисейское речное пароходство оказывает помощь муниципальным образованияам, в которых они проживают.

«Перед енисейскими речниками стоят важные задачи, от успешного решения которых зависит обеспечение деятельности и развития северных территорий, в том числе воплощение в жизнь масштабных планов Норникеля. Каждый раз, принимая на себя обязательства по расширению прав и льгот работников, поддерживая социальную сферу территорий, где они проживают, мы заботимся о том, чтобы каждый человек, трудящийся на предприятии и уверенность в завтрашнем дне, мог обеспечить долгосрочное благополучие своей семьи», – подчеркивает генеральный директор компании «Норникель-ЕРП» Ольга Ксанф.





Пассажирскому речному транспорту — быть!

«ПассажирРечТранс» получил зеленый свет на развитие перевозок по Енисею и его притокам



Несколько лет назад губернатор Красноярского края Александр Усс четко обозначил линию развития речного пассажирского транспорта в регионе, а краевое правительство приняло решение об обновлении теплоходов, так что сейчас на Средне-Енисейском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге ведется строительство двух новых судов для работы на Енисее. Подробнее о планах по развитию речных перевозок мы поговорили с генеральным директором АО «ПассажирРечТранс» Иваном ШЕВЧЕНКО.

— Иван Иванович, какие задачи сегодня решают предприятие?

— Самая главная и стратегическая задача — это перевозка пассажиров на социально значимых маршрутах. Речь идет об отдаленных уголках Красноярского края, куда можно добраться только по реке: автомобильных и железных дорог там нет, а авиационный транспорт не всегда доступен.

Помимо этого, у нас обширная сеть паромных переправ, которые работают на всем протяжении реки Енисей и ее притоков. Например, в Кодайском районе (выше Богучанской ГЭС), в заливе Кова, нашей переправой пользуются жители деревни Недокура. Это самая отдаленная точка — почти 1000 км от Красноярска. Сразу три паромы перевозят людей и грузы в районные стрелки на реках Енисей, Тасей и Ангара, где возле села Рыбное Мотыгинского района расположена довольно крупная агломерация промышленных предприятий Нижнего Приангарья: движение очень интенсивное, идет большой поток пассажиров и грузового транспорта, поэтому один наш паром переправляет только автомобили гражданского населения и социальный автотранспорт, а второй предназначен только для перевозки опасных и промышленных грузов. Вверх по течению Енисея в Казачинском районе у нас есть паромные переправы Момотово — Широково и Казачинское — Захаровка. Тасеевский и Большемурутинский районы соединяет паром Язаевка — Луговское — Предивинск — левый берег.

На Красноярском водохранилище в Балахтинском районе работает переправа между населенными пунктами Черемушки и Даурское: летом машины и жителей перевозим по воде, а в период ледостава и ледового покрытия на водохранилище работает судно на воздушной подушке СВП «Арктика-10». Похожее судно ходит по маршруту Ярцево — Кривляк — Майское в Енисейском районе по реке Сим. Весной она полноводная, но летом уровень воды падает настолько, что проехать можно только на воздушной подушке, поэтому мы используем «Аэроход» проекта А20 на 26

мест. Оно же работает на маршруте Фомка — Нижнешадрино и отвозит жителей в Ярцево, например, в сельсовет или в больницу. При этом мы согласовали расписание так, чтобы эти пассажиры по прибытии могли сразу пересесть на скоростное судно, следующее из поселка Бор, и добраться до Енисейска или обратно, где людей опять же встречает судно на воздушной подушке.

Не так давно мы открыли переправу Хиндичет — Покатеево на реке Бирюса в Абанском районе. Она соединяет два региона: наш Красноярский край и Иркутскую область, чтобы люди могли ездить напрямую, а не в объезд. Раньше в этом месте действовала несанкционированная паромная переправа, что нарушало требования безопасности перевозки пассажиров.

— Как определяете места для открытия новых переправ?

— Ведется работа с районными администрациями и депутатским корпусом, выявляется потребность в организации паромной переправы. После обсуждения необходимости открытия нового маршрута направляется обращение с просьбой наладить паромное сообщение в краевое министерство транспорта, которое затем дает нам соответствующее распоряжение. И после этого мы начинаем подготовку, подбираем суда, соответствующие загруженности, рассчитываем тарифы на перевозку и обращаемся в министерство тарифной политики для их установления. Все социально значимые переправы субсидируются из средств регионального бюджета, что в значительной степени снижает финансовую нагрузку на население.

Губернатор и правительство следят за тем, чтобы жители труднодоступных районов могли в любой момент добраться до краевого или районного центра. Причем эти вопросы решаются очень оперативно. Например, по просьбе администрации Богучанского района в этом году мы открыли паромную переправу через реку Ангара по маршруту Богучаны — Гремучий. Раньше, чтобы попасть в соседний поселок на противоположном берегу, людям приходилось делать большой крюк и ехать по мосту, расположенному в 60 км от поселения, что было не совсем удобно. Другой пример: жи-

тели Тасеевского района до запуска нашей переправы в Предивинске ездили в Красноярск через Канск, а сейчас — напрямую, что на 140 км ближе. Эта переправа работает круглогодично, так как Енисей уже практически не успевает замерзнуть.

— На Енисее вообще очень бурное течение.

— Да. Изначально я окончил Петрозаводское речное училище, поэтому мне довелось поработать на Волге и Оби, и я могу сравнить. Енисей — это действительно полноводная, мощная, быстрая река с множеством серьезных порогов и перекатов. Но самое главное — чистая, воду из нее можно пить после небольшой очистки. И это счастье, что Господь Бог подарил именно такую реку в местах, где мы живем.

— Сколько пассажиров в год перевозит «ПассажирРечТранс»?

— У нас стабильный пассажиропоток. В целом за год мы перевозим порядка полумиллиона человек, если считать все переправы и пассажирские линии. При этом чисто паромами — до 400 тыс. человек в год.

— Расскажите о социально значимых линиях.

— К таким маршрутам относятся Енисейск — Бор, им пользуются порядка 20 тыс. человек в год, или Торговый центр — Усть-Мана, созданный для перевозки дачников.

Самые большие теплоходы «Александр Матросов» и «Валерий Чкалов» вместимостью по 245 человек каждый ходят от Красноярска до Дудинки (4 дня в одну сторону и 5 — обратно). Пассажиропоток на маршруте стабильно составляет 10–11 тыс. человек, так как по пути следования есть пристани, добраться до которых по-другому возможности нет. В Красноярском крае трассы для автомобилей доходят до Енисейска, а железнодорожные пути — до Лесосибирска, так что на протяжении 1,5 тыс. км от Енисейска до Дудинки дорог вообще нет, только зимники. Летом же остаются два варианта: добраться по реке или авиационным транспортом. Значение имеет и то, что у нас перевозка багажа выходит дешевле, чем самолетом. Кроме того, наш приоритет — это безопасность перевозки пассажиров, за чем особенно тщательно следят контролирую-

щие органы — на Енисее не забалуешь.

Также наши паромные переправы экстренно — вне очереди и расписания — перевозят автотранспорт скорой помощи, полиции, пожарных и спасателей. Например, в этом году были пожары в районе Язаевки в Казачинском районе, где мы в срочном порядке перевозили людей. У нас налажено взаимодействие с диспетчерскими районными центрами, мы на связи 24 часа 7 дней в неделю.

— Как повлиял уровень воды в Енисее на движение пассажирских судов?

— Ситуация в этом году критичная и для грузовых, и для пассажирских перевозок. С 6 июля уровень воды не позволяет нашим теплоходам «Александр Матросов» и «Валерий Чкалов» подниматься до Красноярска. Так что сейчас все пассажиры, кто купил билет до Дудинки, в Красноярске садятся на автобусы, которые мы заказываем у краевых перевозчиков, и доезжают до Енисейска, где уже размещаются в каютах теплохода. А те, кто следует из Дудинки и поселков, расположенных вдоль Енисея, по прибытии в Енисейск пересаживаются на автобусы и едут до Красноярска. Похожая ситуация была в 2012 году. В этом году, дай Бог, чтобы осенью воды хватило поднять суда в Красноярск для зимнего отстоя. Однако все находится под контролем соответствующих служб, поэтому, думаю, что завершение навигации сложится благоприятно.

— Раз мы заговорили о безопасности, то расскажите о флоте: какие суда в распоряжении «ПассажирРечТранса» и как они модернизируются?

— На линии Енисейск — Бор ходят суда проекта А45 на 100 мест, построенные в 2009 году на Зеленодольском заводе в Татарстане.

Два самых больших судна «Александр Матросов» и «Валерий Чкалов» построены в 1953 и 1954 годах соответственно в Германской Демократической Республике на судостроительном заводе имени Карла Либкнехта. Им уже почти по 70 лет, так что можно сказать, что они по-настоящему проверены временем. По маршруту Красноярск — Дудинка эти суда за девять суток проходят 1992 км, а от Енисейска до Дудинки

— 1585 км за семь суток. За навигацию это порядка 80 тыс. км! Столько пройдет не каждое даже морское судно. Мы их постоянно приводим в соответствие с правилами Российского Речного Регистра: меняем настилы, перебираем двигатели и проверяем корпус. Каждую осень, когда закрывается навигация, наша техническая служба вместе с инспектором Российского Речного Регистра определяя план ремонта в зимний период. Но скоро им на смену придут новые суда «Андрей Дубенский» и «Виктор Астафьев». В момент вступления в должность губернатор Александр Усс сказал: «Пассажирскому флоту на Енисее — быть!», так что сейчас по нашему заказу в Санкт-Петербурге строят два новых пассажирских судна проекта А-4592 вместимостью 240 человек. У первого корпус уже готов, второй пока в процессе, так что, думаю, в 2024 году они придут в Красноярск и заменят наших ветеранов «А. Матросов» и «В. Чкалов». Новые теплоходы, безусловно, современные и комфортабельные: в каютах предусмотрены душевые комнаты, туалеты, системы кондиционирования и вентиляции — так что наши суда будут соответствовать всем стандартам и современным требованиям.

— Что предусматривает стратегия развития?

— С 2006 года мы регулярно открываем новые паромные переправы: встречаемся с главами районов края и местными депутатами, которые отзываются на просьбы жителей и воплощают в жизнь организацию того или иного маршрута. Сейчас обсуждаем возможность открытия новой переправы в 40 км от Богучан, где в случае положительного решения сможем запустить судно типа КС на 45 мест, чтобы жителям не приходилось делать большой крюк при желании попасть в поселок на противоположном берегу реки.

Также обсуждаем и ищем возможность замены скоростных судов, приобретенных в 2009 году, так как срок их эксплуатации подходит к концу. Смотрим «Метеор-2020» или «Метеор-120», есть вариант использовать двухкорпусные катamarаны, которые подходят для выполнения наших задач по скорости, расходу топлива, осадке и содержанию. Но решение пока не принято: время еще есть, поэтому изучаем и смотрим, каковы они в эксплуатации, сравниваем.

— Какие специальности будут востребованы в перспективе 5–10 лет?

— Не обязательно брать такую широкую перспективу — даже на суда, которые мы строим, требуются электромеханики со знанием электротехники и электроники. Новые единицы высокотехнологичны и укомплектованы современным оборудованием. У нас в штате есть инженер-электроник, который занимается судами проекта А-45-1, но нам нужен дополнительно еще один специалист. Электромеханики — вообще «штучные специалисты»! Своих мы бережем, учим и стимулируем, делаем все, чтобы эти ребята у нас задержались. Если говорить о молодых кадрах, то для каждого нужна практика, поэтому все, кто к нам приходит, получают опытного наставника. Опыт и знания в особой цене, ведь Енисей — сложная река, и сейчас, когда уровень воды низкий, важно проходить пороги и перекаты без происшествий. От себя лично всем работникам плавающего состава желаю здоровья, успехов и безаварийной работы!





Генеральный директор
компании «Краспригород»
Лариса Байкалова

По городу — на электричке

Все больше красноярцев предпочитают именно такой способ передвижения

Об этом говорят и цифры — самые убедительные аргументы.

В первом полугодии 2022 года по железнодорожным маршрутам, входящим в проект «Городская электричка» Красноярской железной дороги, перевезены 952 тыс. пассажиров. Это почти на четверть больше, чем за аналогичный период предыдущего года.

Проект, о котором мы ведем речь, охватывает 6 из 7 районов Красноярска. Также в него входит направление до Дивногорска. Электропоезда соединяют 30 остановочных пунктов внутригородского маршрута. Три станции — Красноярск, Красноярск Северный и Енисей — функционируют по принципу транспортно-пересадочных узлов.

Наибольший рост пассажиропотока в первом полугодии зафиксирован на станциях Дивногорск (+44%) и Енисей (+36%).

Количество пассажиров, выбирающих «Городскую электричку» для поездок по ежедневным делам, выросло также на станциях Красноярск (+23%) и Злобино (+14%).

Столь значительный рост пассажиропотока связан с масштабным развитием этого вида транспорта, который стал особенно популярен в том числе в период больших автодорожных ремонтов в столице края. Его преимущества — независимость от ситуации на дорогах и погодных условий, ценовая доступность, скорость.

Стоимость проезда в городских электропоездах составляет 28 руб., включая направление Красноярск — Дивногорск. Для льготных категорий пассажиров — 14 руб. Провоз велосипедов и спортивного инвентаря бесплатный. Для оплаты доступны как наличный, так и безналичный расчет непосредственно в вагоне электропоезда.

Перевозки пассажиров осуществляются электропоездами современных модификаций, среди которых новейшие модели ЭПЗД — такие составы оснащены системами климат-контроля и удобными мягкими креслами, адаптированы под маломобильных пассажиров.

Проект «Городская электричка» реализуется Красноярской железной дорогой совместно с Красноярским краем и его столицей с 2014 года. В рамках развития проекта Красноярской железной дорогой построены 8 новых остановочных пунктов в черте города. Среди них — Платинум Арена, Бобровый лог, Тихие Зори, Калинина. Кроме того, были обновлены 15 платформ и 3 малых вокзала на станциях Дивногорск, Енисей и Злобино. Проведена масштабная реконструкция городской платформы «Мясокомбинат». В 2022 году начинается строительство новой «островной» платформы на ст. «Красноярск Северный».

Вообще же деятельность предприятия осуществляется на территориях Красноярского края, Республики Хакасия и Кемеровской области, расположенных в границах Красноярской железной дороги.

Как рассказала генеральный директор компании Лариса Байкалова, основная доля транспортной работы — 92% — приходится на Красноярский край. Транспортный заказ Красноярского края — 56 пар поездов в сутки, которые курсируют на участках от Красноярска в западном направлении до Боготола, в восточном направлении до Решот, Абакан-Кошурниково, Уяр-Мана на саянской ветке, а также на других удаленных от краевого центра участках Ачинск-Лесосибирск, Решоты-Чунояр, где воспользоваться



другим видом транспорта порой не всегда возможно. Пассажиров в нормальные годы компания перевозила около 7 млн. Сейчас, после пандемии, пассажиропоток уверенно восстанавливается.

С 2009 года Красноярский край компенсирует все убытки компании в рамках заключенного между нами договора, — продолжает Лариса Байкалова. — Уже на протяжении длительного времени мы работаем безубыточно. Отчасти это объясняется тем, что городская электричка пользуется все большей популярностью. Мы одними из первых в стране стали реализовывать этот проект. Построено около десятка новых платформ, сейчас действует полукольцо, охватывающее большую часть территории города. Свыше 7 тыс. человек в сутки пользуются услугами городской электрички. Немалая доля наших пассажиров — это люди, которые живут в Дивногорске, а работают в Красноярске.

Проект «Городская электричка» включен в состав документов федерального и краевого уровня, таких, как комплексная транспортная схема города Красноярска, Генеральный план города Красноярска.

С метро пока в Красноярске не получается, поэтому его функции в какой-то мере выполняет городская электричка. И в дальнейшем при развитии транспортной схемы маршруты городского транспорта будут неизбежно привязываться к станциям городской электрички с

созданием здесь транспортно-пересадочных узлов.

За последние годы за счет муниципального бюджета в самом крупном и населенном Советском районе города Красноярска на территории, прилегающей к станции Красноярск Северный, построена отстойно-разворотная площадка для городского общественного автотранспорта с подведением 6 автобусных маршрутов. Со станции Красноярск Северный дополнительно назначено 7 пар электропоездов, движение которых увязано с автобусным транспортом. За счет средств АО «РЖД» построены посадочные платформы на остановочных пунктах Водопьянова и Северное Шоссе. В результате пассажиропоток на станции Красноярск Северный увеличился практически в 2,5 раза.

Со строительством еще одного пролета железнодорожного моста через Енисей появится возможность увеличить движение пригородных поездов в восточном направлении.

Длина железнодорожных путей в черте города Красноярска составляет 73 км. Однако следует учесть, что при следовании электропоездом время в пути сокращается в два-три раза по сравнению с автобусным движением.

— У нас установлен единый тариф на поездки в городской электричке, независимо от того, где приобретен билет — в черте города или

на другой станции, — рассказывает Лариса Байкалова. — С 2016 года к проекту присоединился Дивногорск, входящий в Красноярскую агломерацию по транспортному обслуживанию. Это дало значительный — почти на треть — прирост пассажиропотока. Даже во время пандемии, когда произошло существенное падение этого показателя в пригородных перевозках, на Дивногорском направлении наблюдался заметный рост. И он продолжается и сегодня прежде всего за счет активизации внутреннего туризма. Сейчас там в разгар туристического сезона курсируют до девяти пар поездов. Понятно, что все это субсидируется администрацией края. Она же устанавливает минимально возможный тариф, чтобы привлечь пассажиров.

Развитие внутреннего туризма стало особенно актуально и востребовано в последние годы. Однопутная электрифицированная ветка Енисей-Дивногорск протяженностью 30 км проходит вдоль живописного правого берега Енисея, где имеется более 10 туристско-рекреационных мест. Это и Фан-парк Бобровый лог, и национальный парк «Красноярские столбы», смотровая площадка Царь-рыба у села Овсянка — родины сибирского писателя Виктора Астафьева, слияние рек Маны и Енисея, набережная г. Дивногорска и многие другие.

В ноябре прошлого года компанией запущен экскурсионный

маршрут «Навстречу истории» в пригородном поезде Красноярск-Дивногорск. Выежающим на отдых в Дивногорск красноярцам и гостям города в одном вагоне электропоезда профессиональный гид за дополнительную символическую плату проводит познавательные экскурсии, содержание которых так или иначе связано с маршрутом следования поезда.

Экскурсионными услугами пользуются все желающие пассажиры, проезжающие в поезде по субботам, а также по согласованию с перевозчиком и в другие дни недели. С момента старта данного проекта более 5 тыс. пассажиров уже воспользовались данной услугой.

Сегодня в компании работают 380 человек. Основная часть, примерно 250 человек, — билетные и разъездные кассиры. Штат укомплектован, потребности в кадрах сегодня нет.

— В компании трудится много династий, — рассказывает гендиректор. — К примеру, самый большой стаж работы в пригородной компании (более 42 лет) у семьи билетного кассира Енисейского участка Надежды Ивановны Веряскиной. Здесь трудятся начальниками отделов две ее дочери и внучка. Особенно много родственников работают у нас билетными кассирами. Например, мать и дочь Захарова Надежда Максимовна и Васильева Татьяна Геннадьевна (ст. Уяр), мать и дочь Пузанова Галина Анатольевна и Морозова Оксана Сергеевна (Уярский участок), мать и дочь Гостева Наталья Михайловна (о/п Зыково) и Королева Ирина Александровна (Восточный участок) и многие другие.

Если же брать общий стаж работы наших сотрудников на железной дороге, то у многих семей он перевалил за не один десяток лет. И такая преданность профессии и ценится, и приветствуется в компании.

Если говорить о перспективах компании, то, по словам Ларисы Байкаловой, они связаны прежде всего с дальнейшим развитием проекта городской электрички, в том числе и в Дивногорском направлении. Причем сегодня там прирост пассажиров больше, чем прирост собственно транспортной работы.

— В конкуренции с автобусами мы выигрываем за счет комфорта и безопасности движения, особенно весной и осенью, когда погода неустойчивая и на дорогах то подмораживает, то оттепель. Поэтому многие пассажиры предпочитают автобусам электричку.

У нас нет единого билета на все виды транспорта, муниципальные власти пока не приняли такого решения. Но с августа текущего года мы присоединились к системе продаж «Транспорт Красноярск», при которой пассажиры смогут приобрести проездной документ через QR-код, аналогично автобусам.

Мечтают в компании и о том, что будет построена железнодорожная ветка до аэропорта. И тогда пассажиров у городской электрички существенно прибавится.

Сегодня во внутригородских перевозках ежедневно участвуют порядка 30–35 пар пригородных поездов, что обеспечивает доставку жителей города в пиковые часы на работу и обратно. Населенность вагонов электрички на некоторых внутригородских участках достигает 100%.

Это еще один аргумент в пользу утверждения, что красноярцы не просто полюбили этот вид транспорта, но и зачастую предпочитают его всем остальным.





Биркчул – Югачи



Участок Транссиба

КрасЖД находится в центре России и интегрирована в важнейший для страны Транссибирский международный транспортный коридор двумя широтными ходами – южным (Междуреченск – Тайшет) и главным (Мариинск – Юрты). Сегодня эта магистраль переживает свое второе рождение.

Более 120 лет назад, когда Транссибирская магистраль добралась до Енисея, она стала символом и фактором развития регионов Сибири и за более чем вековую историю не потеряла своего значения.

Сегодня дорога снова в центре событий. Здесь ведется обновление южного хода Междуреченск – Тайшет, который соединяет Западную и Восточную Сибирь и обеспечивает транспортно-экономические связи Красноярского края, Республики Хакасии, Кемеровской и Иркутской областей.

Однопутная магистраль, с которой начинается Восточный полигон БАМа и Транссиба, проложена более полувека назад через глухую тайгу, многочисленные реки и горные массивы Саян и Кузнецкого Алатау. Не случайно самый сложный по рельефу участок этой дороги Абакан – Тайшет называли «трассой мужества».

Основное назначение дороги сегодня – транзит грузопотоков из регионов Сибири на восток.

На первом этапе модернизации, который уже завершен, масштабные работы были развернуты КрасЖД в Красноярском крае – на направлении от Курагино до Саянской.

Чтобы убрать самые «узкие» места, железнодорожниками построено и введено в эксплуатацию 167 км новых вторых главных путей. В том числе они появились на самых сложных перевальных участках, пересекающих Саянские хребты, – Джетка – Крол, Сисим – Шетинкино, Джебь – Шетинкино, которые были «бутылочным горлышком» всего направления.

Обновились десятки инженерных сооружений, среди них такие крупные, как Второй Джебский тоннель и Козинский виадук – по нему в 2020 году впервые открылось двухпутное движение поездов.

В результате пропускная способность линии Междуреченск – Тайшет увеличилась на 65%.

В центре России, в центре событий

Красноярская железная дорога занимает уникальное место на транспортной карте страны



Козинский виадук



Нанчульский тоннель южного хода

«Для того чтобы пропускные и провозные способности транзитного участка Междуреченск – Тайшет соответствовали заданным параметрам перспективных перевозок грузов по БАМу и Транссибу, ОАО «РЖД» в настоящее время продолжает его реновацию, реализуя инвестиционный проект «Увеличение пропускной способности Артышта – Междуреченск – Тайшет». Только в текущем году на него направлено более 11 млрд руб.» – отмечает начальник Красноярской железной дороги Алексей Туманин.

Проект включает в себя 48 объектов строительства. На южном ходу планируется проложить еще

порядка 300 км вторых главных путей – там, где строительство ранее не велось.

В этом году развернуты работы на четырех перегонах: Биркчул – Югачи, Югачи – Казановская, Запань – Тагул, Тагул – Тайшет.

Одновременно со строительством путевой инфраструктуры Красноярская дорога повышает надежность энергосистемы участка. Это необходимо для развития здесь тяжеловесного движения грузовых поездов весом 7100 тонн и более.

В августе завершена реконструкция двух тяговых подстанций – Саянской и Крупской, а до конца года полностью обновятся еще 6

подстанций. В результате интервал попутного следования поездов сократится в два раза.

В совокупности со строительством вторых путей, тоннелей, развитием станций это позволит нарастить объемы перевозок в самом востребованном восточном направлении.

«Проект расширения южного хода можно назвать грандиозным. Прокладывая новые пути в сложнейших географических условиях Сибири – через Саянские хребты, тайгу и многочисленные речные преграды, железнодорожники, по сути, повторяют подвиг строителей «трассы мужества» Абакан – Тайшет. Все ра-

боты проводятся КрасЖД в условиях сохранения движения поездов и постоянного роста грузооборота», – говорит Алексей Туманин.

Обновление транзитной линии Междуреченск – Тайшет ведется ОАО «РЖД» с учетом утвержденных параметров модернизации БАМа и Транссиба, обеспечивающих достижение к 2024 году объемов вывоза грузов до 180 млн тонн в год.

Реализация этого проекта значительно расширит возможности грузового транзита и обеспечит перспективный спрос на экспортные и внутренние перевозки в направлении портов и пограничных переходов Дальнего Востока.



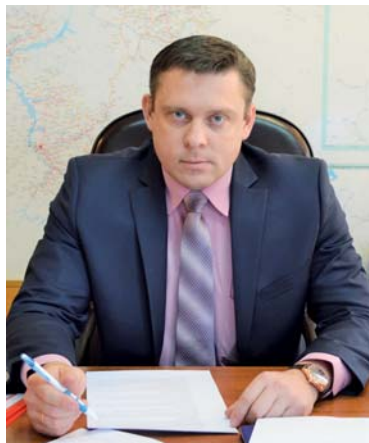
Новая тяговая подстанция на станции Саянская





Приоритеты определены —

повышение комфорта и безопасности региональных дорог



Общая протяженность автомобильных дорог в Красноярском крае составляет более 30 тыс. км, из них на долю автодорог регионального и межмуниципального значения приходится более 14 тыс. км. Это один из самых крупных краевых имущественных комплексов в России. Обеспечением сохранности и развитием региональной сети дорог занимается Краевое государственное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог Красноярского края» (Крудор). О текущих задачах, проблемах и перспективах работы рассказывает руководитель Крудор Андрей ЖУРАВЛЕВ.

— Андрей Вячеславович, как можно охарактеризовать состояние сети автомобильных дорог, подведомственной Крудору?

— Благодаря серьезным объемам ремонтных работ на рубеже 2000–х годов и вниманию, которое уделялось содержанию, качество краевых дорог до сих пор на довольно хорошем уровне: на сегодняшний день 71% из них — в нормативном состоянии. Это даже лучше, чем предусматривается нацпроектом БКД, согласно которому в текущем году уровень нормативного состояния должен составлять 71,5%. А к 2024 году находиться в нормативе должны 73,6% дорог. Конечно, работы предстоит еще много: в настоящее время в крае всего 40% протяженности дорог находятся в асфальтобетонном или бетонном исполнении, остальные — в переходном или грунтовом. Так что одним из основных наших приоритетов остается модернизация существующей сети для повышения комфорта и безопасности передвижения по ней. Конечно, есть проблема недофинансирования. Чтобы поддерживать все объекты региональной дорожной сети в нормативном состоянии, необходимо ремонтировать порядка 700 км дорог в год, а не 250–300 км, как сейчас.

— Какой объем средств дорожного фонда Красноярского края предусмотрен на 2022 год? И какие планы ремонтной кампании в текущем сезоне на вашей сети дорог?

— За последние пять лет финансирование увеличилось вдвое: с 8 млрд руб. до 16 млрд руб. На ремонтную кампанию текущего года предусмотрено 3,5 млрд руб. На эти средства будут приведены в порядок в общей сложности 69 объектов в 35 районах края. Все эти работы пройдут в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».

В тех районах, где позволяли погодные условия, дорожные работы начались еще в апреле. Активнее всего ведутся работы в Абанском, Балахтинском, Боготольском, Большемуралинском, Ирбейском, Канском, Курагинском, Назаровском и Емельяновском районах. Особенно стоит отметить Минусинский район, где ведется подготовка к празднованию двухсотлетия Минусинска в 2023 году. На этот год там запланирован ремонт четырех участков УДС.

В агломерации Красноярска ремонт пройдет на пяти объектах общей протяженностью 17 км. Кроме участков Енисейского тракта, производятся работы по восстановле-

нию покрытия от деревни Кубеково до съезда на Худогово — это трасса Красноярск — Кубеково — Частостовское. На маршруте Красноярск — Железногорск отремонтируем участок в районе развязки с федеральной трассой Р-255 «Сибирь». На автодороге Красноярск — Солонцы отремонтированы два километра под развязкой с Северным шоссе, включая мост через Качу.

— Вы перечислили объекты ремонта. А что касается более масштабных объектов — строительства и реконструкции?

— Один из самых значимых объектов — реконструкция автодороги Красноярск — Элита. Работы мы разделили на четыре этапа. Проектом предусмотрено расширение проезжей части до четырех полос, устройство барьерного ограждения, искусственного освещения, водоотвода, тротуаров, пешеходных дорожек и автобусных остановок, а также строительство надземного пешеходного перехода. Ввод в эксплуатацию этой дороги позволит повысить комфорт и безопасность движения на данном направлении.

Еще один масштабный объект — строящийся с 2020 года автодорожный мост в районе пос. Высокогорский в Енисейском районе. Он станет седьмым по счету и самым северным автомобильным переходом через реку Енисей. Строительство окажет большое влияние на экономическое развитие Северо-Енисейского района и края в целом. После ввода Высокогорского моста из состава направлений будут исключены сезонная ледовая и паромная переправы и участки зимних дорог. Процесс доставки грузов в инвестиционно привлекательный регион по этому маршруту перестанет быть сезонным.

В привязке к этому объекту в текущем году будет введен в эксплуатацию обход одноименного поселка — это два новых участка дороги в переходном типе покрытия общей протяженностью 10 км. Маршрут позволит исключить движение большегрузов через населенный пункт, даст выход на трассу Енисейск — Высокогорский, начало реконструкции которой запланировано на конец 2022 года.

— Продолжая тему искусственных сооружений: нацпроект «Безопасные качественные дороги» предусматривает задачи по модернизации мостового хозяйства в регионах. Актуальна ли эта проблема для края?

— Аварийные мосты на автодорогах регионального значения есть,

но их единицы. По большей части они расположены не на ключевых направлениях, а на подъездах к населенным пунктам. Все они нам известны и стоят в планах по ремонту, тем более что с 2022 года они попадают в программу нацпроекта. Так, в текущем году после реконструкции будет сдан в эксплуатацию железобетонный мост через Кантат на 20-м км Обхода Железногорска в Березовском районе, в следующем году — мост через Кемь в Енисейском районе. В настоящее время сразу на четырех искусственных сооружениях ведется капремонт. Это мост через Яруль на 27-м км маршрута Ирбейское — Новая Солянка; два моста в составе автодороги Саяны — Кордово — Саяны; мост через реку Березовка на 30-м км автодороги Сергуль — Стенной — Глядень. Это переходящие объекты: в текущем сезоне будут выполнены подготовительные работы, а основной объем и сдача в эксплуатацию запланированы на следующий год. Всего ремонтные работы пройдут на 16 мостовых сооружениях в 14 районах края.

— Вы упомянули проблему перегруза на автодорогах. Как вы ее решаете?

— Действительно, существующая сеть краевых дорог была построена еще полвека назад, и на ряде участков не выдерживает сегодняшней интенсивности движения и нагрузок. Проблему перегруза мы решаем с помощью установки автоматических пунктов весового и габаритного контроля (АПВГК), что предусматривается подпрограммой «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в рамках нацпроекта БКД. Сейчас на краевых трассах действуют восемь передвижных и два автоматических АПВГК. В текущем году два стационарных пункта запустят на 281-м км трассы Красноярск — Енисейск и на 296-м км маршрута Канск — Абан — Богучаны. В ближайшие годы: на маршрутах Красноярск — Элита в Емельяновском районе и Ачинск — Ужур — Троицкое в Ачинском районе.

Строительство новых АПВГК призвано уменьшить нагрузку на дорожное покрытие и повысить безопасность движения, но полностью это проблемы не решает. Зачастую водители любыми способами избегают стационарных постов. В свою очередь, служба Транснадзора, которая уполномочена контролировать соблюдение правил перевозки участниками этого рынка, не может в полном объеме выстроить эту работу, поскольку в ее функции входит

лишь остановка ТС, но не принудительное задержание нарушителей. Одним из вариантов решения проблемы мы видим возвращение к совместной работе с ГИБДД.

— Но регион не должен становиться заложником ситуации, ведь и промышленность надо развивать...

— Совершенно верно. Именно поэтому в крае было найдено такое решение, как проекты софинансирования регионального бюджета и бизнеса в целях восстановления и модернизации краевых дорог. В частности, в текущем году начнется реконструкция восьми километров автодороги Епишино — Северо-Енисейский в Енисейском районе. Проект реализуется в рамках соглашения с одним из крупнейших производителей золота в России, ведущего свою деятельность на территории Красноярского края. Проблема заключается в том, что дорога переходного типа протяженностью 300 км не выдерживает нагрузок, ведь один тяжеловоз может перевозить одновременно 30–50 тонн груза. Кроме того, бывали периоды, когда в межсезонье движение из-за распутицы вообще останавливалось на несколько дней.

Поэтому в 2016 году мы вышли с инициативой на промышленников с предложением увеличить налоговые платежи в бюджет Красноярского края при условии, что дополнительное финансирование регион будет направлять на восстановление именно этой дороги. Сейчас действует уже второе такое соглашение на пять лет — до 2026 года. Всего за время совместной работы 40 км регионального маршрута планируется привести в норматив.

— Как оцениваете государственную поддержку организациям дорожного комплекса?

— Ощутимая проблема для дорожного комплекса страны — рост цен на строительные материалы. Одной из мер поддержки отрасли стало постановление Правительства РФ № 1315, которое предусматривает возможность компенсации роста цен на стройматериалы при исполнении государственных контрактов. Все краевые подрядчики вышли с соответствующими уточненными расчетами, в том числе подрядные организации, задействованные на строительстве Высокогорского моста и подъездов к нему. Были подготовлены и одобрены экспертизой все необходимые документы, в настоящее время ждем финансирования.

Кроме того, сейчас закон позволяет изменять цены контракта не только на капремонт и строительство, но и на ремонт и содержание автомобильных дорог. Однако в отношении контрактов на содержание возникает вопрос методологии, поскольку непонятен механизм пересчета стоимости таких контрактов. Фактически при нормативном содержании исполнителю невозможно подтвердить расчеты и предъявить заказчику доказательную базу.

— Что можно сказать о качестве выполняемых подрядчиками работ?

— Качество работы подрядных дорожных организаций края находится на стабильно высоком уровне, а если возникают гарантийные случаи, то они устраняются в рабочем порядке. Хочу отметить, что важнейшим звеном в осуществлении контроля качества материалов и производства работ является испытательный центр Крудора. На сегодняшний день лаборатория оснащена всеми современными приборами и техникой для определения качества строительных материалов, измерения их параметров, в том числе по новым ГОСТам, предусматривающим современные подходы в приготовлении асфальтобетонных смесей. Специалисты осуществляют мониторинг наиболее перспективных материалов и технологий. Внедряя их на экспериментальных участках, мы формируем собственную базу знаний на основании опыта эксплуатации и отзывов подрядчиков.

Раз в два года испытательный центр проходит инспекционную проверку экспертами Росаккредитации. Процесс аккредитации сегодня сильно отличается от того, что был 20 лет назад. Зачастую дорожные лаборатории, будучи уже аккредитованными, не выдерживают изменяющиеся требования, законы, приказы и критерии к аккредитованным лицам, отказываются и приостанавливают свою деятельность. Нам, как заказчику дорожных работ, нельзя сдавать позиции.

— Своеобразным показателем работы дорожного комплекса является уровень аварийности на дорогах. Что делается для повышения безопасности движения на них?

— Последние три года число погибших и раненых на наших дорогах сокращается, так что мы достигаем плановых значений БКД по этому показателю. Так, в первом полугодии 2022 года было совершено 159 ДТП, в которых пострадали и погибли люди, что на 25% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Основными причинами по-прежнему являются грубые нарушения ПДД участниками движения. Традиционно мероприятия по повышению безопасности дорожного движения включают в себя работу по ликвидации очагов аварийности, а также установку и обновление дорожных знаков, барьерного ограждения, сигнальных столбиков, нанесение дорожной разметки, установку опор наружного освещения.

Значимый эффект оказывает работа систем автоматической фиксации нарушений ПДД. Так, в прошлом году ни в одном из 94 мест размещения передвижных комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД дорожно-транспортных происшествий не было зафиксировано, так же как и на 64 рубежах контроля со стационарными камерами. В прошлом году на дорогах края работали 34 постоянных рубежа, оборудованных стационарными комплексами фотовидеофиксации, и не менее 47 передвижных комплексов. В 2022 году к ним добавятся еще 44 стационарных комплекса. Все они должны начать работу в штатном режиме в декабре. В целом все наши усилия направлены на повышение комфорта и безопасности передвижения по нашей сети как для населения, так и бизнеса.





Негласное лидерство КрайдЭО

Дороги края — под присмотром профессионалов

Краевая дорожно-эксплуатационная организация (АО «КрайдЭО») является одним из лидирующих дорожных предприятий Красноярского края. Компания выполняет полный комплекс работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и строительству автомобильных дорог регионального и федерального уровней. За долгую историю компания заработала безупречную деловую репутацию и всякий раз подтверждает ее новыми успешно завершёнными проектами.

Строительство. Содержание. Ремонт

Современный этап для КрайдЭО начался в июле 2019 года, когда предприятие было преобразовано в акционерное общество. Однако государственное участие осталось: его учредителем является Красноярский край в лице Агентства по управлению государственным имуществом Красноярского края. За два года экономические показатели компании стабилизировались: в 2021 году предприятие в общей сложности заключило 85 госконтрактов на сумму 11,3 млрд руб., выручка достигла 4,7 млрд руб. На сегодняшний день КрайдЭО осуществляет полный комплекс работ по содержанию, ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений в регионе. Оно содержит сеть автодорог общей протяженностью порядка 10 тыс. км.

Большая часть из них — трассы с капитальным типом покрытия, и лишь треть приходится на участки с переходным типом. В

настоящее время в нормативном состоянии находятся около 60% сети краевых автодорог. Это хороший результат, если учесть, что они были построены больше полувека назад. Федеральные трассы по техническим характеристикам в более выгодном положении, поскольку на них выделяется 100% от нормативов по содержанию. Но даже они не всегда справляются с высокой интенсивностью движения. К примеру, трафик на двухполосной федеральной автодороге Р-255 «Сибирь», на участке с 842-го по 990-й км, достигает до 1 тыс. единиц транспортных средств в час, из которых 70% — большегрузная техника. Есть такие участки на региональной сети: например, автодорога краевого значения Канск — Абан — Богучаны протяженностью 333 км, которая имеет переходный тип покрытия. Она является основной артерией, которая принимает на себя трафик от большого промышленного кластера, и по ней передвигаются грузовики весом до 100 тонн. У региона есть планы по ее капитальному ремонту, а пока приходится уделять ей особое внимание в плане содержания.

В текущем году в рамках содержания на Р-255 «Сибирь» ямочный ремонт осуществлялся в объеме 70 тыс. кв. м, на автомобильных дорогах регионального значения этот показатель составил 80 тыс. кв. м (на конец июля). До конца сезона планируется отремонтировать в общей сложности 46 объектов (включая переходящие объекты с 2021 года и объекты реконструкции) — это порядка 200 км ремонта асфальтобетонного покрытия и покрытия переходного типа. Стоит отме-



тить, что в текущем году большинство объектов по ремонту и капитальному ремонту выполняются в рамках нацпроекта БКД. В этом смысле КрайдЭО является негласным лидером: компании удается выигрывать практически все госконтракты, предусматривающие такие виды работ на территории 18 районов края. В целом тренд БКД направлен на то, чтобы подходить к работе комплексно: не только менять покрытие, но и производить полный комплекс работ.

Цена безопасности и комфорта

Работа в рамках содержания автомобильных дорог в Сибири обусловлена природно-климатическими особенностями региона: это резкие перепады температур, особенно в весенний и осенний периоды, обильные осадки, при которых происходит многократный переход «через ноль», из-за чего вода проникает в верхние

слои дорожной одежды и разрушает их. Отсюда — образование дефектов дорожного полотна. Чтобы предотвратить негативные последствия таких процессов, специалисты КрайдЭО заблаговременно производят заделку трещин в дорожной одежде битумной мастикой. Помимо температурных воздействий, немаловажным фактором являются сильные ливневые дожди, которые могут привести к размыванию дорожного полотна и затоплению участков автомобильных дорог. Естественно, данные последствия оперативно устраняются.

Зимой основная проблема — появление участков, способствующих повышению ДТП. В работе дорожникам помогают видеокмеры, установленные на дорогах, а также метеостанции, которые собирают данные о влажности, температуре воздуха, поверхности проезжей части и других параметрах в режиме онлайн. Эта информация в онлайн-режиме стекается в круглосуточную диспетчерскую службу, которая отслеживает изменения погодных условий и сообщает филиалам оперативную информацию, что позволяет реагировать на меняющиеся условия, особенно во время снегопада или гололеда. Дорожники держат технику наготове или даже заранее выставляют ее на опасных участках. Это позволяет реагировать на события не постфактум, расчищая проезжую часть от снежных завалов, а превентивно, то есть не допуская их образования. Это особенно важно на затяжных подъемах, которые иногда не может преодолеть транзитный транспорт, тем более если за рулем находится неопытный водитель. В случае столкновения или съезда на обочину водители просто останавливаются и ждут, когда приедут дорожники и растащат их с помощью тяжелой техники. Чтобы не допускать километровых пробок, им не остается ничего иного, как организовать патрулирование на наиболее потенциально опасных участках.

В портфеле заказов КрайдЭО на текущий год есть более капитальные виды работ, в частности реконструкция автодороги Красноярск — Элита в Емельяновском районе Красноярского края (II этап, участок с км 3,5 по км 6,5).





Дорожникам предстоит расширить проезжую часть, обустроить развязки и разворотные петли, а также возвести надземный пешеходный переход. В целом после реконструкции вся восьмиклометровая дорога будет соответствовать II технической категории. Проектом предусмотрено расширение проезжей части до четырех полос, устройство барьерного ограждения, искусственного освещения, водоотвода, тротуаров, пешеходных дорожек и автобусных остановок. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность автомобильной дороги, повысить безопасность движения, а также снизить аварийность. Все мероприятия будут завершены в 2024 году.

Основа лидерства

Что позволяет организации строить столь масштабные и значимые объекты? Ответ – мощная материально-техническая база. На сегодняшний день КрайДЭО – это 13 филиалов в различных районах края, почти полтора десятка мастерских участков, 16 месторождений полезных ископаемых, 15 АБЗ, 5 битумно-эмульсионных установок, а также передовая в плане оснащённости дорожно-строительная лаборатория. Кстати, именно она была первопроходцем по работе с новыми ГОСТами в Красноярском крае. Предприятие может собственными силами производить инертный строительный материал, битумную эмульсию и асфальтобетонную смесь. Тем самым обеспечивается независимость от поставщиков и посредников, а это позволяет контролировать технологические и логистические цепочки, минимизировать простои и в целом повысить управляемость процесса.

Практически все АБЗ оснащены дозаторами добавок для улучшения свойств битума. Применение такого вяжущего в Красноярском крае с 2019 года регламентирует КрУДор. Также продолжается модернизация нескольких АБЗ под новые ГОСТы – предстоит дополнительно установить бункеры для возможности применять материалы различных фракций.

Еще одна особенность КрайДЭО – обширный парк дорожно-строительной техники: более тысячи единиц. Его обновление прорисовано ежегодно, инвестиционная программа на эти цели за 2015–2020 годы превысила 2 млрд руб. Сейчас основной объем закупок происходит у российских производителей, однако также рассматривается китайский автопром как альтернатива европейским брендам. И хотя в настоящее время ощущается дефицит запчастей на европейскую технику, отечественная промышленность уже начинает налаживать производство аналогов.

Риски и меры поддержки

Если продолжать тему рисков в условиях ограничений, можно отметить ряд важных вопросов, которые необходимо проработать в ближайшем будущем, чтобы дорожный комплекс смог решать поставленные задачи по нацпроектам. Основными рисками дорожники считают изменение процентных ставок и рыночных цен, а также изменение договорных отношений с поставщиками. Повышение ключевой ставки ЦБ до 20% весной 2022 года привело к удорожанию кредитных средств в 2–2,5 раза и практически сделало их недоступными. Подорожали материалы и товары. Поставщики запасных частей на АБЗ украинского производства прекратили поставки продукции, из-за чего предприятие столкнулось с трудностями при проведении ремонтных работ на заводах. Другие дилеры перешли на 100%-ную предоплату и увеличили сроки поставки до 60 дней. Все это привело к дополнительной финансовой нагрузке на предприятие.

Специалисты КрайДЭО отмечают несколько основных решений, которые могли бы поддержать отрасль. Во-первых, льготное кредитование или субсидии со стороны государства предприятиям, функционально обеспечивающим

нормальную жизнедеятельность населения. В частности, предоставление субсидий на возмещение части затрат, связанных с приобретением дорожно-строительной техники. Во-вторых, сдерживание цен на основные материалы, используемые при содержании и строительстве автомобильных дорог – ГСМ, битум, мазут, металл и т. д. В-третьих, приостановка действия 223–ФЗ на организации, более 50% акций (долей) в уставном капитале которых находятся в государственной собственности, для возможности заключения договоров с единственным поставщиком без обоснования начальной максимальной цены.

Социальная ответственность

Поддержка будет уместной еще и потому, что дорожная отрасль является системообразующей и социально ответственной. Например, некоторые филиалы КрайДЭО – это градообразующие предприятия для населенных пунктов, где они располагаются. Поэтому социальная ответственность – не пустые слова для сибиряков. Здесь понимают, что за хорошими дорогами всегда стоят люди, которые зачастую рискуют своим здоровьем и жизнью ради комфорта и безопасности других.

На сегодня численность коллектива КрайДЭО составляет более полутора тысяч человек. Внутренняя социальная программа формируется в коллективном договоре и отдельных соглашениях с профсоюзной организацией, в которых предусмотрены оказание материальной помощи, порядок проведения индексации и иные меры поддержки работников. Несколько лет подряд профсоюзная организация КрайДЭО признавалась лучшей в стране среди дорожных предприятий – это о многом говорит. Особое внимание уделяется здоровому образу жизни: ежегодно на предприятии проходит праздник массового спорта – летние и зимние игры спартакиады. Не забывают и своих ветеранов: по давней традиции их ежегодно приглашают на базу отдыха «Красноярский дорожник» на озеро Шира.

Отдельное направление работы – укрепление кадрового потенциала. Приток молодых кадров обеспечивает Инженерно-строительный институт Сибирского федерального университета и профессиональные училища края. Что касается основного состава, то ежегодно проводится повышение квалификации сотрудников – сегодня это обязательное требование для компании, которая ставит целью повышение эффективности своей работы, успешное выполнение сложных дорожно-строительных проектов.

Стоит добавить, что ежегодно специалисты КрайДЭО принимают участие в Чемпионате профессионального мастерства на базе Емельяновского дорожно-строительного техникума, организатором которого является министерство транспорта Красноярского края. Для участников чемпионата это возможность продемонстрировать свои профессиональные навыки, пообщаться и посоревноваться с коллегами. Такие мероприятия важны также с точки зрения формирования положительного имиджа дорожников и повышения престижа рабочих профессий.

Усилия предприятия не остаются незамеченными профессиональным сообществом: КрайДЭО несколько раз становилось победителем Всероссийского конкурса дорожных организаций, проводимого ассоциацией «АСПОР». Также за высокую социальную эффективность и развитие социального партнерства компания неоднократно удостоивалась наград по результатам муниципальных и региональных конкурсов. Конечно, признание коллег по цеху – это ценно, но еще более важно, что в лице КрайДЭО заказчик получает надежного и добросовестного партнера, который обеспечивает качественное и своевременное выполнение работ. Сегодня это важнейшее условие для реализации целей, которые государство ставит перед дорожной отраслью.





Дорога без разметки — как костюм без пуговиц

Так считает руководитель группы компаний «БРИЗ» Андрей Кукарцев



Группа компаний «БРИЗ» — не просто подрядчик, который наносит разметку на тысячи километров дорог от Норильска до Монголии, но в первую очередь разработчик.

Компания уже создала и запатентовала собственную интеллектуальную транспортную систему, светофорное оборудование и материалы для разметки дорог, способные выдерживать суровые сибирские зимы, а теперь задумалась о том, чтобы начать собственное производство микростеклошариков и стать первым в России производителем световозвращающей пленки для дорожных знаков. О бизнес-стратегии и амбициозных планах в сфере обеспечения безопасности дорожного движения мы поговорили с руководителем группы компаний «БРИЗ» Андреем КУКАРЦЕВЫМ.

— Андрей Валерьевич, расскажите, как сложился столь широкий спектр услуг у группы компаний «БРИЗ»?

— Еще 20 лет назад, в момент зарождения компании «БРИЗ», мы решили стать флагманами в части обеспечения безопасности дорожного движения и поставили себе цель: делать работу лучше, чем кто-либо до нас. В 2001 году мы получили первый подряд на нанесение разметки и в хорошем смысле обратили на себя внимание заказчика. В течение следующих лет мы изучали и тестировали разметочные материалы от производителей со всего мира, а параллельно развивали свою лабораторию по изучению качества и долговечности дорожной разметки. В результате поняли, что можем поправить свои силы в производстве материалов, которые подходили бы именно для нашего сурового сибирского климата. Как подрядчики по ремонту дорог строят собственные асфальтобетонные заводы, так и мы начали свое производство разметочных материалов. И на сегодняшний день мы производим всю линейку материалов, связанных с разметкой: краски, термопластики, химпластики, холодные пластики, готовые штучные формы и многое другое. В этом направлении мы продолжаем развиваться, есть новые идеи.

— Как проходят испытания разметочных материалов?

— Для этого выбирается участок дороги с интенсивным движением. На него наносятся материалы разных производителей, в том числе и наши. После этого на протяжении полугодия независимая лаборатория регулярно проверяет каждый штрих на износ и соответствие всем значимым параметрам: яркость, коэффициент световозвращения и многое другое, что влияет на безопасность дорожного движения. Эти данные мы анализируем и доводим до заказчика. Параллельно для себя определяем направление для дальнейшего усовершенствования материалов, эксперименти-

руем со смолами и химическими компонентами. Важен и момент износостойкости материалов. Например, краска держится три месяца, а термопластик работает от полугодя до года в зависимости от толщины нанесения, соответственно, стоят они по-разному. Однако, учитывая наше короткое лето, повторно наносить краску зачастую просто нет возможности, и это заказчик должен понимать.

Также мы проводим испытания и по технологии нанесения, автоматизируем различные процессы. Для нанесения разметки мы разработали компьютер для разметочных машин, который облегчает жизнь специалистам и позволяет контролировать рабочий процесс. В итоге в нашем «центре управления полетами», как мы шутим, диспетчер в прямом эфире видит, где находится машина, с какой скоростью передвигается и наносит дорожную разметку, какое количество материалов уже потрачено, затем это пересекается с учетом складских записей. Мы все любим считать, ведь чем качественнее процесс, тем более эффективным будет принятое решение. По сути, вся техника, которая задействована в производстве дорожной разметки, — это уникальное оборудование, которое собрано или доработано нашим отделом разработок.

— Эту разработку вы бережете только для себя или готовы делиться с участниками рынка?

— Разметочные компьютеры мы создали относительно недавно, поэтому пока оттачиваем оборудование на себе. Но если наши партнеры заинтересуются, то, конечно, найдем возможность сотрудничества.

— Вы не только изобретаете компьютеры для разметки, но и создаете собственную интеллектуальную транспортную систему (ИТС). Расскажите, как вы пришли к этому?

— В 2019 году в Красноярске проходила Зимняя универсиада. Подготовка началась за два года и была достаточно серьезной, в том числе и в дорожной сфере. Мы принимали в этом активное участие. Все дороги, которые к этому событию ремонтировали, приводили в соответствие и размечали. Силами нашей компании «КРАСДОРЗНАК» обновили дорожные знаки на всех гостевых трассах города, смонтировали шумовые и декоративные экраны. И именно в период подготовки к универсиаде мы начали развивать новое для себя направление по созданию автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД). В составе нашей группы компаний появилась компания «Модульные системы управления», которая занялась разработкой программного обеспечения. Основным достижением для нас стало то, что к универсиаде наша команда совместно с Правительством и Управлением ГИБДД внедрила в городе АСУДД. Сроки были очень сжатые, но благодаря инициативе и в хорошем смысле слова упорности наших специалистов совместно с представителями служб контроля и власти уже в первые дни универсиады мы из центра управления дорог регулировали все перекрестки в автоматическом режиме, а не как раньше — вручную на дороге.

Наша отдельная гордость — это светофорные объекты, которые мы также производим сами. Параллельно с внедрением ИТС мы обновили светофорное хозяйство, поэтому теперь гости Красноярска, прогуливаясь по центральным улицам, видят особенный и единый стиль: красивые светофоры на черной матовой стойке.

Одной из задач к универсиаде стало стремление обеспечить беспрепятственный проезд большим автобусам, что везли спортсменов от гостиницы на стадион: они должны были приехать точно в указанное время. При этом их трафик не должен был зависеть от пробок и светофоров. Наша команда с нуля разработала алгоритм для синхронизации светофоров и автобуса, чтобы тот приходил точно в назначенное время. Мы даже проводили эксперимент: два автобуса с нашим оборудованием и без в одно время отправлялись из точки А в точку Б. В результате первый приходил вовремя, а второй опаздывал на 15–20 минут.

— Как работает АСУДД?

— Внутри автобуса смонтировано устройство, которое при приближении к перекрестку подает сигнал, светофор его улавливает и включает зеленый свет. То есть тренеры и спортсмены в границах всего Красноярска передвигались по зеленой волне и нигде не останавливались на красный сигнал светофора.

— Планируете ли тиражировать систему ИТС?

— Да, во время универсиады про интеллектуальные транспортные системы в стране еще мало говорили, но сейчас тема закономерно начала развиваться. По нацпроекту БКД агломерации с населением свыше 300 тысяч человек получили финансовую поддержку по внедрению ИТС. Мы можем предложить регионам наш продукт, созданный и разработанный в Сибири. В Красноярском крае мы уже завершаем третий из пяти этапов внедрения ИТС.

— На ваш взгляд, внедрение ИТС и замена светофорного оборудования должны происходить параллельно?

— Да, это очень важная тема. Нужно, чтобы каждый светофорный объект был оснащен специальным комплектом оборудования (приемником и передатчиком информации), с помощью которого мы считаем трафик интенсивности движения и сможем из центра управления городом вести работу в любое время года и суток, не выезжая на улицы города.

— Если говорить о всей группе компаний «БРИЗ», то можно сказать, что география работы выходит далеко за границы Красноярского края. Какие еще регионы осваиваете?

— В Красноярском крае мы наносим разметку от Норильска до границы с Монголией. Кроме того, обеспечиваем вопросы дорожной безопасности практически во всех регионах за Уралом. В Алтайском крае работает наша компания «БРИЗ-Запад», собравшая в себе возможности группы компаний. Активно осваиваем Дальний Восток: подразделение «БРИЗ-Восток» работает в Хабаровске. Сейчас у нас там склады, но мы видим перспективы по созданию производства на Дальнем Востоке и сейчас изучаем условия по работе в зонах ТОР (территорий опережающего развития).

— Есть ли заказ на импортозамещение в сфере безопасности дорожного движения?

— Предприниматель должен серьезно рискнуть, чтобы что-то импортозаместить: привлечь ресурсы, людей. В такие моменты действуем методом проб и ошибок, многое ставим на кон. У нас много идей и планов, бывает, спотыкаемся о проблемы, но уже не сможем остановиться. Может быть, что-то и не получится. Но верим, что это лишь временные трудности. Пока глаза горят, мы будем удивлять нашего заказчика инновациями. У нас есть два проекта — самых амбициозных за всю нашу 20-летнюю историю!

— Расскажите об этом?

— За 14 лет работы наше предприятие «КРАСДОРЗНАК» приобрело огромный опыт в производстве дорожных знаков. И сейчас мы понимаем, что можем выбрать линию переработки одного из компонентов — световозвращающей пленки. На фоне последних событий многие производители попали под санкции и ушли с российского рынка. Сегодня в России пленку не производит никто. Для себя мы поставили амбициозную задачу стать первыми. Да, слышали много историй о том, что это дорого и сложно, но, оценивая все возможности и учитывая риски, не собираемся сдаваться. Думаю, в течение пары лет мы вы-

дадим первые единицы продукции, которая точно будет считаться импортозамещенной. И даже если санкции отменят, то это выведет нас уже на европейский рынок.

— Предполагается, что это будет уникальная продукция или копия европейских товаров?

— Мы очень глубоко погрузились в этот вопрос, сотрудничаем с наукой и сейчас разрабатываем свою технологию. Об этом в Интернете не пишут, поэтому скопировать технологию производства очень сложно. Это будет наш патент.

— С чем связан второй амбициозный проект?

— Второй проект чуть менее уникален, но не менее значим. Мы идем по пути производства стеклошариков для дорожной разметки. Проект очень сложный, особенно и потому, что в этой области достаточно мало специалистов. Но ежедневный труд нашего отдела разработок, людей, которые увлечены и любят свою работу, дает свои результаты.

У нас все связано с производством: в нашем каталоге нет ни одного продукта, который мы перепродаем. Если мы беремся за светофоры, то все оборудование наше собственное: контроллеры, датчики, даже стойки. Производство химических материалов мы по крупицам собирали. Если говорим про ИТС, то это также наша собственная разработка, при создании которой мы ничего чужого не купили, чтобы доточить и перепродать. И это наша гордость! На все изобретения имеем патент.

И за всеми технологиями стоят люди. Недавно у нас было совещание, где обсуждали кадровый вопрос и пришли к выводу, что «БРИЗ» должен быть всегда молодой талантливой командой профессионалов, поэтому мы как можем магнитом притягиваем специалистов: через семь рукопожатий, через вузы, через возможность развития собственного потенциала. Я глубоко убежден, что человеку важно работать в хорошем коллективе, с комфортными условиями и интересными задачами, чтобы с горящими глазами приходило на работу и генерировать классные идеи.





ИТС на службе дорожной безопасности

Решения предлагает компания «Модульные системы управления»



В агломерациях крупных городов России сейчас внедряются интеллектуальные транспортные системы (ИТС) в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Искусственный интеллект должен сократить количество ДТП и повысить скорость движения на дорогах. Свой вариант решения этой непростой задачи предлагают IT-разработчики из красноярской компании «Модульные системы управления». Первые разработки компании были внедрены еще при проведении Зимней универсиады 2019 года в Красноярске. О настоящем и будущем ИТС мы поговорили с генеральным директором компании «Модульные системы управления» («МСУ») Денисом Валерьевичем МИТЮХИНЫМ.

– Денис Валерьевич, компания образована не так давно – в 2018 году. Расскажите, как она появилась и какую миссию вы несете?

– Идея родилась не на пустом месте. МСУ – это часть группы компаний «БРИЗ», которая уже 20 лет работает в сфере безопасности дорожного движения. Мы начинали с установки и содержания светофоров, которые затем стали сами производить, а на следующем этапе перешли к управлению транспортными потоками – так появилась идея по созданию направления в сфере IT. Наше подразделение занимается разработкой программного обеспечения, оборудования и интеллектуальных технологических решений в части организации дорожного движения и повышения безопасности.

– МСУ удалось себя проявить при подготовке к универсиаде в Красноярске. В чем заключалась ваша работа?

– Красноярск начал готовиться к Универсиаде за несколько лет, разрабатывалась концепция транспортной логистики: нужно было продумать маршруты так, чтобы до минуты, когда судьи, спортсмены и болельщики окажутся в том или ином месте. И самое главное – не создать транспортный коллапс в городе! Это была непростая задача, учитывая, что объекты универсиады разбросаны по всему городу.

Еще на начальном этапе было желание и, главное, готовность создать собственную интеллектуальную систему, вместо того чтобы приобретать и адаптировать что-то уже существующее на рынке. Мы собрали команду IT-разработчиков и предложили внедрить автоматизированную систему управления дорожным движением, куда вошел модуль «Приоритетный проезд». Именно он помогал спортсменам вовремя приезжать на соревнования, не создавая пробок в городе.

– Сейчас – после универсиады – как эта система применяется в Красноярске?

– Наследие универсиады не просто сохранилось, но и стало частью более глобальной интеллектуальной транспортной системы «Центр

управления городом», которой пользуется руководство Красноярска. Наша платформа включает в себя адаптивный режим «умный светофор», системы эко- и метеомониторинга, анализ движения транспорта, в том числе общественного. Кроме того, она помогает более эффективно использовать ресурсы подрядных организаций и различных подразделений городского хозяйства, так как в ней наглядно видны показатели работы каждого. Например, она показывает, какие участки необходимо приспособить для маломобильных групп населения в рамках нацпроекта «Доступная среда», что уже сделано, сколько потрачено денег, какие работы пройдут с графиком выполнения.

– Но изначально ИТС создана для того, чтобы повысить уровень безопасности дорожного движения в городе. Расскажите, как это происходит?

– ИТС разрабатывают и внедряют в агломерациях с населением более 300 тыс. жителей в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 64 регионах России. Красноярск – один из них. Наша система помогает грамотно настроить работу светофоров. Для того чтобы найти оптимальное решение, мы создаем модели, обкатываем схему на них и только после этого принимаем решение об обустройстве пешеходного перехода в конкретном месте.

Кроме того, сейчас мы создаем решение, которое позволит предоставлять трамваям приоритетный проезд с помощью наших сервисов. Транспортная реформа направлена на то, чтобы повысить привлекательность общественного транспорта для населения. Для этого появляются новые автобусы и троллейбусы с низкими пандусами и рядами для мобильных устройств. И мы сейчас занимаемся созданием приоритета для трамваев.

– Речь о трансформации ИТС для универсиады? Устройства, которые были в автобусах для спортсменов, вы переносите в трамваи?

– Да, но это будет более широкая система, которая решает вопрос не только скорости движения трамвая, но и безопасности. Как правило,

трамвайные остановки располагаются посередине проезжей части. Зафиксировано большое количество ДТП по причине того, что люди перебегают дорогу в то время, когда зеленый сигнал светофора разрешает движение автомобильного транспорта. Чтобы исключить подобные ситуации, мы предлагаем контролировать движение и с помощью нашей системы отсекают машины, пока люди спокойно выходят из трамвая и переходят проезжую часть.

Также в городе есть проблема, когда перед трамваем выскакивает автомобиль на левый поворот – и происходит ДТП. Система будет минимизировать такие случаи, в результате чего повысится не только скорость движения потоков, но и безопасность. Этот продукт сейчас в стадии разработки, внедрять мы его будем в Красноярске в следующем году. Порядка 70 трамваев мы оснастим нашим оборудованием для приоритетного проезда и настроим нужным образом световое оборудование на всех перекрестках. В перспективе эти технологии можно будет тиражировать на весь общественный транспорт, а также в другие города.

– Поделитесь, какие еще идеи сейчас в разработке у МСУ?

– Мы непрерывно работаем над реализацией новых задач, в том числе тех, которые перед нами ставят госзаказчики. Зачастую речь идет о развитии уже существующих решений, желании объединить все на единой платформе. Например, у нас есть модули, которые интегрируют систему фотовидеофиксации нарушений в нашу платформу ИТС. Для Центра управления городом мы создали модуль контроля эффективности под названием «Рабочее место главы города», который прямо в мобильном приложении позволяет не только посмотреть текущую ситуацию с транспортом, но и получить отчет о работе коммунальной службы: сколько тонн снега вывезено, сколько единиц спецтехники на дорогах, как в городе работает иллюминация и многое другое. Этот продукт постоянно дополняется, например, скоро появится возможность получить информацию о количестве отремонтированных школ и детских садов. По сути, на

нашу платформу можно внести любые данные, которые важны для региональных чиновников – вплоть до того, сколько человек получили высшее образование.

– Помимо Красноярска, в каких еще агломерациях работают интеллектуальные системы, разработанные компанией «МСУ»?

– Самые большие объемные внедрения, конечно, происходят в красноярской агломерации – наши сервисы работают на городских, региональных, краевых дорогах, а также на федеральных трассах. Помимо своего региона, мы развиваемся в Сибири: в Томске, Омске, Кемерово, на Алтае. Кроме того, у нас есть представительство на Дальнем Востоке, наши системы установлены в Великом Новгороде, Пензе, а в Санкт-Петербурге сейчас работаем над созданием пилотного проекта. Если говорить о перспективах, то нашу технологию ИТС можно применять не только в России, но и в странах СНГ, которые используют схожие ГОСТы в части организации дорожного движения.

– На ваш взгляд, как будет развиваться сфера ИТС? Какие есть возможности у программистов для увеличения безопасности дорожного движения?

– Если заглянуть в будущее, то мы увидим, что технологии двигаются к тому, чтобы больше регулировать взаимодействие между двумя автомобилями, между транспортом и пешеходом, между человеком и объектом инфраструктуры. Для этого у нас уже есть все необходимые данные.

– Можете привести пример? Допустим, человек засмотрелся в телефон и не заметил, что подходит к дороге. Система это увидит и переключит красный сигнал светофора на зеленый? Но ведь есть риск, что машины не успеют среагировать.

– Для этой ситуации есть разные решения. Например, недавно мы разработали тестовый вариант приложения для детей «Безопасный путь до школы». Если оно установлено, то за 10–15 метров до перехода он получит push-уведомление поверх всех открытых окон: «Внимание! Вы подошли к светофору». Если на сообщение нажать, то по-

явится информация о том, как долго будет гореть красный сигнал и когда появится зеленый. Это позволяет снизить риски, если школьник заигрался в телефон и не заметил, что оказался на проезжей части.

– Как отреагирует приложение, если он подошел к переходу без светофора? Или вообще решил перебежать дорогу в неподобающем месте?

– Телефон отслеживает местоположение, поэтому как вариант можно сразу отправлять родителям сообщение, что ребенок перешел дорогу в неподобающем месте или на красный сигнал светофора.

– Какие новшества ИТС в перспективе появятся в части взаимодействия автомобиля и светофора?

– Я думаю, что при развитии интеллектуальных транспортных систем светофоры станут более цифровыми: со встроенными видеокерами, чтобы видеть приближающихся людей и подсказывать водителю, что, например, через 400 метров дорогу собирается переходить пешеход. А в отдаленном будущем светофоров вообще может не быть, так как машины смогут сами между собой договариваться, кто первым поедет.

– Как думаете, этот вариант будет безопаснее?

– По сути, это будут беспилотные автомобили. Есть люди, которые в принципе не созданы для вождения, и им может помочь система беспилотного управления автомобилем. Уже сейчас во многих машинах стоит система, которая сама нажимает на тормоз, если видит пешехода на проезжей части, или приборы не дают разогнаться выше предельно разрешенной скорости. Можно внедрить, например, такую опцию, как ограничение скорости после проезда знака «Начало населенного пункта».

– Может ИТС предотвращать аварии с дикими животными?

– Мы не можем на всех российских дорогах поставить детекторы. Каждый из них видит вперед только на 100 метров, представляет, сколько их понадобится? Такую функцию лучше отдать машине, чтобы она сама умела распознавать животных и останавливаться. Подобные примеры есть: Tesla внедрила систему, которая мониторит ямки на дорогах и объезжает. Развивается все, но мы пока что отвечаем именно за инфраструктуру.

– Расскажите о будущем компании, какие перспективы развития видите?

– У нас много задач в части обеспечения безопасности дорожного движения. Сейчас в систему ИТС входят 36 модулей, которые посвящены и управлению дорожным движением, и мониторингу транспорта, и парковкам, управлению и контролю, но в России нет разработчиков, которые создают всю ИТС полностью. Компании занимаются конкретным направлением, в котором сильны именно они. Мы управляем транспортными потоками, это наша сильная сторона. Наша платформа представляет собой ящик, куда можно сложить все 36 «кубиков» ИТС. Сейчас мы создали 12 модулей подсистем, которые постоянно дополняем и параллельно внедряем. Все наше программное обеспечение отечественное и зарегистрировано как российская разработка, а наше оборудование внесено в реестр производителей российского оборудования. На будущее у нас есть планы по развитию радиоэлектроники всех компонентов, от которых мы очень зависим в плане импортозамещения: нужно делать свои запчасти, свои блоки, чтобы потом собирать систему.





Юбилей отмечается километрами

Лучший подарок для АО «ДРСУ–10» – новые объекты



Директор
АО «ДРСУ–10»
Антон Фрейлин

В 2022 году 65 лет со дня своего образования отмечает Минусинское АО «ДРСУ–10». Дата солидная и для человека, а для компании и подавно. За это время силами организации построены и отремонтированы сотни километров краевых и местных автодорог. На сегодняшний день АО «ДРСУ–10» по достоинству занимает одну из лидирующих позиций на рынке дорожных работ Красноярского края, выполняя полный комплекс работ по ремонту и содержанию автодорог регионального и федерального значения. Тысячи жителей Минусинского района связаны судьбами с этой организацией.

С чего все начиналось

АО «ДРСУ–10» является правопреемником Минусинского дорожного ремонтно-строительного управления № 10, образованного еще в 1957 году. За эти годы предприятие претерпело многочисленные реорганизации и смену формы собственности – этого требовали и время, и экономическая ситуация в крае. В апреле 2019 года предприятие получило новый статус – акционерное общество. С этого времени начался новый этап развития организации: объем работ и выручка постепенно увеличивались, компания начала выполнять крупные государственные контракты, параллельно укрепляя свою производственную базу и кадровый потенциал. Стоит отметить, что именно отсюда начинала свою профессиональную карьеру целая плеяда молодых руководителей дорожного комплекса региона. Они внесли серьезный вклад в развитие предприятия, сделав ставку на технологический рынок: внедрение новых технологий, модернизацию парка дорожной техники, повышение профессионального уровня коллектива.

«Сейчас в Красноярском крае сложилась эффективная команда управленцев по направлению дорожного комплекса и региональному развитию в целом. Все они профессионалы, неслучайные люди в отрасли и досконально знают свое дело, – рассказывает директор АО «ДРСУ–10» Антон Фрейлин. – Благодаря этой «вертикали» создавалась мощная основа для реализации сложных государственных задач в дорожном сегменте, в том числе по нацпроекту БКД».

В настоящее время АО «ДРСУ–10» выполняет полный комплекс дорожно-строительных работ, а также занимается содержанием автодорог. Это более 2,5 тыс. дорог краевого значения и около 250 км – федеральных, в том числе участков трассы Р–257 «Енисей» – Красноярск – Абакан – Кызыл – Чадан – Хандагайты – государственная граница с Монголией. В состав предприятия входят Минусинский участок, битумная база на железнодорожной станции Минусинская, а также четыре филиала: Идрин-

ский, Курагинский, Ермаковский и Шушенский. Силами коллектива, численность которого превышает 600 человек, ежегодно удается осваивать порядка 2 млрд руб. Содержание федеральной сети дорог составляет 40% плановой выручки компании, краевых дорог – 30%, еще 30% приходится на ремонты. Основными заказчиками выступают Крудор и ФКУ Упрдор «Енисей».

Специфика содержания

Несмотря на недофинансирование, сеть автомобильных дорог, которые содержит ДРСУ–10, находится в хорошем эксплуатационном состоянии. Это при том что она является наиболее загруженной в крае: на некоторых участках в пиковые часы интенсивность движения достигает более 50 тыс. автомобилей в сутки. Фактически краевые дороги выдерживают нагрузку, рассчитанную на магистрали – дороги высшей технической категории. Объясняется это высокой маятниковой миграцией между городами агломерации. Свою лепту вносит и грузовой трафик, в том числе транзитный, который принимает на себя федеральная трасса Р–257 «Енисей».

К традиционным видам в рамках содержания в летний период относятся ямочный ремонт, устранение дефектов и разрушений дорожной одежды, в том числе трещин с помощью струйно-инъекционного метода, а также многие другие виды работ. Стоит отметить, что особенностью южной части территории Красноярского края является большая продолжительность летнего периода, который длится с апреля по ноябрь. Благодаря климатическим особенностям и географическому расположению минусинские дорожники могут приступать к ремонтным работам раньше своих коллег в других районах. В текущем году к концу мая силами ДРСУ–10 были выполнены работы объемом 300 млн руб., что является своеобразным историческим максимумом. А полностью программу по ремонту удалось завершить уже к 20 июля.

Обратная сторона медали – это особенности зимнего содержания. Если в так называемой Минусинской впадине осадков практически нет, то в соседнем Курагинском районе высота снежного покрова может достигать больше полутора метров. Идринский и Краснотуринский район характеризуются постоянными ветрами, которые образуются в пойме Енисея. Из-за

этого дорожное полотно быстро перепахивается снегом, и для его расчистки требуется тяжелая техника. В Шушенском районе своя специфика: обильные осадки в зимний период могут идти лишь локально. Наконец, в Ермаковском районе расположена известная противалайная галерея в Ергаках – ее содержанием также занимается ДРСУ–10. Дорожники знают все эти тонкости и нюансы, а высокая техническая оснащенность позволяет максимально быстро и четко реагировать на меняющуюся обстановку на дорогах. При этом вся информация в режиме онлайн передается в диспетчерский пункт для принятия оперативных решений.

Объекты

В портфеле заказов на текущий год у АО «ДРСУ–10» – контракты на выполнение полного комплекса работ по ремонту участков автомобильных дорог в населенных пунктах в четырех районах Красноярского края. Особые усилия в текущем году сосредоточены на ремонте двух объектов в городе Минусинск, который в следующем году отмечает свое 200-летие. Первый объект – подъезд к городу Минусинск. В рамках контракта было восстановлено асфальтобетонное покрытие на съезде с федеральной трассы Р–257 протяженностью 2 км. Работы велись в рамках нацпроекта БКД, ключевые мероприятия которого курирует губернатор региона. Силами ДРСУ–10 на участке были восстановлены покрытие проезжей части и водоотвод, отремонтированы примыкания и наружное освещение, установлены новые дорожные знаки, нанесена горизонтальная разметка. Второй объект – ремонт автодороги Минусинск – ж/д станция Минусинск. В прошлом году была обновлена первая часть дороги, в текущем сезоне сдан в эксплуатацию оставшийся участок с 5-го по 11-й км.

Надо отметить, что южный куст дорожной сети края, который содержит ДРСУ–10, характеризуется тем, что здесь большая протяженность приходится на дороги с капитальным типом покрытия, и только небольшая часть – на грунтовые. Тем не менее правительство региона постоянно повышает качество дорожной сети и системно проводит работу по обеспыливанию транзитных участков. Другими словами, дорожники переводят дороги из грунтового исполнения в асфальтобетонное. «Даже если населенный пункт небольшой, мы все

равно укладываем асфальтобетон как в нем самом, так и на подходах к нему, – отметил Антон Фрейлин. – Ведь там проживают люди, и значит им нужны современные условия жизни. А пыль летом и распутица в межсезонье мало соотносятся с комфортом». Более того, сейчас госконтракты предусматривают не просто ремонт или перевод дороги в асфальтобетон, но и полный комплекс работ, включающий, кроме прочего, обустройство тротуаров, установку остановочных павильонов, замену знаков и т. д.

Цены и ГОСТы

2023-й год ознаменуется для российского дорожного комплекса переходом на новый ГОСТ, который устанавливает повышенные требования к приготовлению асфальтобетонных смесей, а также к исходным материалам для них. «В нашем портфеле заказов уже есть проекты, предусматривающие новые ГОСТы, – говорит Антон Фрейлин. – Производственная база предприятия готова, дорожная лаборатория укомплектована оборудованием, и есть все необходимое для подбора рецептов». В то же время он отмечает, что в настоящее время есть некий разрыв между требованиями новых ГОСТов и возможностями подрядных дорожных организаций, особенно на периферии. В частности, большая часть сырьевой базы для производства асфальтобетона под новые типы смеси в Сибири представлена довольно слабо либо вовсе отсутствует. При этом конечная продукция – асфальтобетонная смесь – по новым технологиям становится на 20–30% дороже за счет добавления различных добавок и присадок.

При использовании гравийного материала надо учитывать, во-первых, высокую стоимость дробильной установки, а во-вторых, то обстоятельство, что характеристики местного камня могут не подойти по параметрам, добавляет Антон Фрейлин. По его словам, старые ГОСТы были более «мягкие», но они обеспечивали требуемые показатели на дорогах с невысокой интенсивностью движения. «Мы все стремимся к новому, но должна быть возможность выбора технологии приготовления асфальтобетонной смеси, исходя из реальных условий той или иной территории и экономики проекта, – добавляет он. – Обязательными новые ГОСТы станут лишь для объектов капремонта и реконструкции. Однако для ряда регионов было бы реальным под-

спорьем, если бы прежние ГОСТы стали легитимными для применения хотя бы в части ремонтов в рамках содержания».

В условиях неопределенности

Одним из рисков в текущем периоде для участников рынка работ, связанных с дорожной деятельностью, является рост цен на ряд дорожных материалов, и в частности битум. Согласно рецептам его доля в асфальтобетонной смеси составляет 5%, однако в структуре себестоимости сейчас на него приходится 30%. В ДРСУ–10 имеется собственное битумохранилище, что позволяет заготавливать этот материал в зимний период, не переплачивая за него, покупая «с колес». Но даже с учетом этого фактора за один сезон на закупку этого вяжущего уходит 250–300 млн руб. Реальной помощью со стороны регулятора стало бы регулирование цены на битум, которая неоправданно возросла в два раза за последние четыре года, – отмечает Антон Фрейлин. – Дорожникам нужны стабильные цены от поставщиков хотя бы потому, что мы все выполняем государственный заказ, а дороги – это стратегические объекты».

Другим потенциальным риском является невозможность модернизации парка техники для строительства, содержания и ремонта автомобильных дорог. В ДРСУ–10 она приобретает в рамках инвестиционной программы. На ее реализацию в прошлом году было выделено более 80 млн руб. На эти средства удалось приобрести КДМ, грейдеры, катки, дорожную фрезу. В условиях санкций основной проблемой становится резкое подорожание самой техники и запасных частей к ней, зачастую спекулятивное. «К примеру, запасная деталь для того же КамАЗа подорожала на 50–70%. По какой причине? – задает резонный вопрос руководитель. – Сейчас основные каналы поставки европейской и американской техники недоступны, поэтому отрасль смотрит в сторону китайских и белорусских аналогов. Но качество последних пока не дотягивает до лидеров этого сегмента. Пока у нас нет дефицита с расходными, комплектующими материалами и самой техникой – она в рабочем состоянии. Но в дальнейшем придется искать выход из этой ситуации, учитывая ее высокую амортизацию».

Основа стабильности – люди

Основой стабильной работы любого дорожного предприятия являются люди, которые зачастую рискуют жизнью, выполняя свой долг. К примеру, весной 2022 года из-за сухой и жаркой погоды в районе начались пожары, на борьбу с которыми было привлечено и ДРСУ–10. Вообще, работа дорожников тяжелая и ответственная. Чтобы обеспечить безопасный и беспрепятственный проезд по дорожной сети, приходится работать 24/7 и в любую погоду. Но, несмотря на это, на предприятии создан крепкий коллектив профессионалов. Именно их будут чествовать в день 65-летия компании, которое отмечается в октябре. «Мы обойдемся без помпезного торжества, лучше выдадим сотрудникам премии, – поделился мыслями Антон Фрейлин. – Проведем собрание, вручим награды и памятные подарки. Ну а для самой компании лучший подарок – это новые сложные задачи и километры уже построенных и отремонтированных дорог».





Цени качество, доверяя опыту

Так формулируют свою миссию специалисты АО «Ачинское ДРСУ»

Трудовая летопись организации началась в далеком 1948 году, когда создали первую дорожную станцию (СУ-1) для строительства и восстановления автомобильных дорог.

15 октября 1973 года на базе Ачинского участка № 1019 и производственного дорожного участка № 2405 появилось Линейное управление автомобильных дорог (ЛУАД), которое впоследствии получило название «Ачинское ДРСУ» – этот день и считается официальной датой основания компании. О том, как развивается предприятие сегодня и какие задачи ставит перед собой на будущее, мы поговорили с генеральным директором Александром ПЕТРОВЫМ.

– Александр Александрович, расскажите, что на сегодняшний день представляет из себя Ачинское ДРСУ?

– Совсем недавно мы отметили 45-летие компании. Когда-то все дорожники нашего края входили в единую госструктуру, а за 2019–2020 годы в результате приватизации превратились в семь предприятий дорожной отрасли. При этом АО «Ачинское ДРСУ» и сегодня вправе называться государственной организацией, так как доля собственности Красноярского края равна 100%. В составе предприятия два филиала – Боготольский и Бирилюсский, а также семь мастерских участков: Тухтетский, Назаровский, Большеулуйский, Красноярский, Краснопопковский, Козульский и Качинский, которые имеют в своем распоряжении ремонтную базу, стояночные боксы, склады для хранения ПГМ и всю необходимую технику для ремонта и содержания дорог в зимний и летний периоды.

За почти полвека из скромного предприятия, созданного для обслуживания местных дорог, мы превратились в мощное современное производство, оснащенное передовыми технологиями и техникой. Сегодня в нашем портфеле заказы не только на содержание дорожной сети, но и на ремонт (в том числе капитальный) на дорогах краевого и федерального значения.

Сейчас наши специалисты выполняют работы по ремонту федеральной автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск на участке км 704+000 – км 721+600. Параллельно ведутся работы на краевых дорогах. В частности, идет капитальный ремонт в Назаровском и Козульском районах на дороге общего пользования Шадрино – Подсосное, ремонтные работы в Бирилюсском районе на трассе Шучикино – Зачулымка – Сахарное на отрезках км 11+000 – км 20+000 и км 24+500 – км 26+500, а также на дороге Старая Еловка – Мендельский на участке км 0+000 – км 5+000. В Боготольском районе завершены работы на участке автомобильной дороги Боготол – Коробейниково. Приводим в порядок часть трассы Сереул – Степное – Глядень на отрезках км 9+300 – км 13+000, км 19+200 – км 23+400, км 25+000 – 26+000. В ближайшее время приступим к выполнению работ еще на трех участках в Большеулуйском, Назаровском и Тухтетском районах Красноярского края. Общий портфель заказов на 2022 год оценивается в более чем 1,9 млрд руб.

– Начиная Ачинское ДРСУ с обслуживания дорог. Продолжаете ли заниматься этим направлением работы?

– Мы обслуживаем 295,87 км федеральной трассы Р-255 «Сибирь», 1945 км автомобильных дорог общего пользования Ачинского, Большеулуйского, Бирилюсского,

Боготольского, Тухтетского, Назаровского, Козульского и Емельяновского районов Красноярского края, а также около восьмисот километров улично-дорожной сети.

– В чем специфика летнего содержания дорог в Сибири?

– У нас короткий летний период сочетается с резко континентальным климатом, что накладывает ряд существенных требований к производству работ. Необходимо в кратчайшие сроки провести ямочный ремонт асфальтобетонных покрытий, осуществить заливку швов, произвести окраску элементов устройства автомобильных дорог. В 2022 году наши специалисты выполнили ямочный ремонт общей площадью более 30 тыс. квадратных метров на федеральной трассе «Сибирь» и около 40 тыс. – на краевых дорогах.

– Такие объемы ремонтных работ очень сложно выполнить без собственной производственной базы. Расскажите, какие мощности находятся в распоряжении АО «Ачинское ДРСУ»?

– В собственности предприятия имеются асфальтобетонные заводы и дробильно-сортировочные комплексы для производства щебня. Одну из новейших установок GBL-2000 производительностью 160 тонн в час от зарекомендовавшей себя китайской компании мы торжественно запустили в мае 2022 года. Это высокотехнологичное оборудование последнего поколения, где все процессы компьютеризированы, а установленное программное обеспечение русифицировано. Самое важное – установка позволяет выпускать продукцию высокого качества, с максимальной производительностью, адаптированную под новые ГОСТы асфальтобетона. Щебень мы также производим сами с использованием материала из двух карьеров: «Мир» Мазульского известнякового рудника и «Владимировский» Симакинского диабазового месторождения. Кроме того, в арсенале имеются установки по производству битумной эмульсии контейнерного типа, битумных дорожных мастик, а также мытого щебня для БЦМ. Налажено производство холодного асфальтобетона.

– Расскажите о технологиях, которые использует ваша компания.

– Мы постоянно изучаем опыт наших коллег-дорожников, в том числе из других регионов, обмениваемся знаниями и с соседями на площадке Ассоциации «Дорожники Красноярья», так что сегодня в нашем распоряжении передовые



технологии: проводим ямочный ремонт горячим, холодным и теплым асфальтобетоном, применяем струйно-инъекционный метод, используем мастику для заливки швов и трещин.

Несколько лет назад наше предприятие одним из первых в западных регионах Красноярского края освоило технологию производства и укладки щебеночно-мастичного асфальтобетона, в том числе на ПБВ (полимерно-битумном вяжущем), что позволяет укладывать качественное покрытие как на федеральных и краевых дорогах, так и при ремонте улично-дорожной сети города Ачинска. Например, при ремонте дорог Старая Еловка – Мендельский, Байкал – Шадрино и Тухтет – Чиндат мы использовали георешетку – армированный геопластик, изготовленный из высокопрочных композитных лент. Этот материал образует устойчивый каркас и помогает предотвратить подвижность грунта. Происходит равномерное распределение нагрузки на основание дороги, за счет чего существенно увеличиваются межремонтные сроки.

Кроме того, мы активно используем метод холодного ресайклинга (холодной регенерации). В нашем распоряжении ресайклеры Caterpillar и Wirtgen, которые измельчают старый асфальт, вводят в него укрепляющие добавки и стабилизаторы, призванные улучшить качество получаемого дорожного основания. Для этого мы используем нефелиновый шлам – отходы местного глиноземного комбината. В результате получается плотная плита толщиной не менее 20 см, которая служит основанием для укладки асфальтобетона.

А при ремонте водопропускных сооружений мы применяем инновационную смесь «МастерЭмако». По сравнению с бетонным раствором этот материал обладает улучшенными характеристиками.

– Собственники импортной техники столкнулись с проблемами замены комплектующих из-за санкций. Как вы выходите из этой ситуации?

– В нашем автопарке комбинированные дорожные машины (КДМ), работающие на базе КамАЗа, Scania и Volvo, самосвалы, тягачи, краны-манипуляторы, полуприцепы, автогудронаторы, автогрейдеры, асфальтоукладчики, катки, дорожные фрезы, экскаваторы, погрузчики, бульдозеры, тракторы, есть автоприцеп и трал грузоподъемностью 50 тонн, навесное мульчерное оборудование и уборочная техника «Пума», используем универсальный бетонораспределитель Чипсилер GIXKT0812 с синхронным добавлением нити и щебня. Полная приостановка поставок может стать серьезной проблемой, так как отсутствуют аналоги запчастей для укладчиков Vogele, автотранспортной техники на базе шасси Volvo, Scania, фрез Wirtgen, RoadTec, дробильно-сортировочной техники Sandvik, погрузчиков Komatsu и Hyundai. Чтобы ее избежать, мы рассматриваем возможность закупки отечественной техники либо машин, произведенных в дружественных странах, таких как Белоруссия и Китай. Также применяем собственные ноу-хау. Например, вместо импортного навесного оборудования используем созданный по собственной технологии щебенораспределитель. С его помощью наши специалисты устраивают обочины посредством равномерного распределения щебня.

Проблемой является и приостановка поставки специальных жидкостей и масел. Мы изучаем аналоги технических жидкостей от Лукойла, Роснефти и Газпромнефти (за исключением гидравлических жидкостей и специальных пластичных смазок), частично планируем использовать продукты китайского производства. Но в этом случае мы рискуем столкнуться с потерей возможности гарантийного обслуживания нашей техники.

– Ваше мнение: какие меры поддержки нужны участникам рынка дорожных работ?

– Программа кредитно-финансовых мер, разработанных Правительством РФ, в первую очередь нацелена на защиту лишь малых компаний, тогда как средние и крупные предприятия сталкиваются с



теми же проблемами. Сегодня как никогда требуется поддерживать предприятия дорожной отрасли со 100%-ным участием государства. Со своей стороны я обозначу следующие направления:

– возможность авансирования контрактов (в том числе долгосрочных) в объеме не менее 25–30% от годового лимита финансирования для осуществления закупок материалов;

– установление фиксированных процентов по кредитным обязательствам;

– определение цепочек для поставки материалов и запчастей к импортной технике;

– снижение стоимости энергоресурсов для предприятий, выполняющих госзаказ, в качестве компенсации роста цен на дорожно-строительные материалы;

– проработка вопроса об изменении стоимости государственных и муниципальных контрактов пропорционально росту цен на основные материалы.

– Что считаете главным достижением Ачинского ДРСУ?

– Главным достижением мы в нашей компании неизменно считаем своих работников – настоящих профессионалов дорожного дела, которые любят свою работу и гордятся профессией. Занимаясь во внедрении современных технологий, мы сохраняем и приумножаем опыт нескольких поколений дорожников – предприятие стремится обеспечить преемственность накопленных знаний, навыков и традиций. Все это вместе с выполнением социальных обязательств позволило нам получить репутацию надежного и ответственного работодателя.





Особенность Красноярского края заключается в том, что его территория вытянута с севера на юг, поэтому на ее площади представлены практически все климатические зоны. На юге региона – это мягкий климат Минусинской котловины, которую до революции называли «Сибирская Италия». Зато север края – это настоящая что ни на есть Сибирь. Севернее города Лесосибирск начинается Крайний Север, для которого характерно наличие мерзлых грунтов и суровых погодных условий. Именно на содержании автомобильных дорог северных территорий края специализируется АО «Лесосибирск–Автодор» – одно из ведущих предприятий дорожного комплекса региона.

В настоящее время предприятие содержит автодороги северных районов Красноярского края: Казачинского, Пировского, Енисейского, Мотыгинского, Северо-Енисейского и Туруханского, общей протяженностью порядка 3,6 тыс. км. В структуру предприятия входят два филиала, которые расположены в Мотыгинском и Енисейском районах. Последний больше сосредоточен на содержании автодороги Епишино – Северо-Енисейский. На этом направлении у филиала устроены три производственные базы, а также планируется дополнительно организовать промежуточный вахтовый поселок для сокращения времени реагирования и эффективности работы дорожных служб.

Предприятие отличается еще и тем, что обслуживает исключительно сеть автодорог регионального и местного значения. Это налагает определенную специфику: как известно, финансирование деятельности по содержанию федеральной сети идет по нормативу, тогда как финансирование региональной и тем более муниципальной сети в среднем составляет 60% от необходимого. «Несмотря на это, мы обязаны содержать всю нашу сеть в хорошем проезжем состоянии, обеспечив безопасный и беспрепятственный проезд по ней, – говорит генеральный директор АО «Лесосибирск–Автодор» Игорь Михайлов. – Благодаря целенаправленной политике ГККУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» за последние годы состояние региональной сети дорог значительно улучшается. Когда я заступил на должность руководителя предприятия, моя самая главная задача была не допустить остановки движения. Мы ее выполнили, и сейчас наши усилия сосредоточены уже на повышении безопасности и комфорта движения автотранспорта, в том числе грузового».

Дороги жизни для сибиряков

У деятельности предприятия есть еще одна особенность: из 3,6 тыс. км обслуживаемых дорог порядка 1 тыс. км приходится на так называемые зимники – сезонные дороги, которые работают с конца ноября до конца марта. Они фактически являются дорогами жизни для множества населенных пунктов северных территорий. Летом добраться до них можно лишь водным транспортом. Конечно, есть еще авиация, но это дорогое удовольствие. Таким образом, единственным транспортным сообщением остаются зимние дороги. В их содержании есть свои сложности и особенности.

Дороги Крайнего Севера

«Лесосибирск–Автодор» решает задачи со многими неизвестными



Высокогорский мост

«С теми зимниками, которые проходят по сухим местам, – проще. Гораздо сложнее и затратнее содержать участки, которые пролегают по заболоченной местности, – раскрывает детали Игорь Михайлов. – Сначала техника проходит и очищает проезжую часть, далее она должна промерзнуть, затем дорожники должны сделать накат, и лишь после этого можно будет проводить комплекс работ по содержанию. При этом глубина снежного покрова может достигать двух метров и больше». На этих участках работают самоотверженные и сильные люди. Бывают случаи, когда из-за погоды приходится работать, что называется, 24/7. Резкая смена погоды, осадки и низкие температуры приводят к тому, что водители просто останавливаются на дороге, невольно блокируя проезд. Дорожникам приходится не только расчищать проезжую часть, но и помогать грузовому транспорту, растаскивая или перемещая большегрузы тяжелой техникой.

При этом у самих дорожников нет права на раскочку. Учитывая сложности с логистикой и короткий летний период, когда можно проводить основные дорожные работы, у обслуживающей организации постоянно должен быть обеспечен запас необходимых противогололедных материалов, ГСМ, запасных частей для техники.

В настоящее время контрактный портфель на 2022 год сформирован, ведутся работы по содержанию, ремонту, реконструкции и новому строительству на территориях северных районов. Основными объектами на текущий год являются ремонты автомобильных дорог

Погодаево – Баженово, «Подъезд к станции Абалаково», Мотыгино – Широкий Лог, Енисейск – Пировское, Епишино – Северо-Енисейский. Параллельно ведутся работы по заготовке дорожных материалов для работ в 2023 году.

Необходимо напомнить, что существующая местная сеть – это дороги с переходным (реже – асфальтобетонным) типом покрытия III или IV категорий. То есть они рассчитаны лишь на ограниченную нагрузку и интенсивность движения. При этом Север Красноярского края имеет ярко выраженную промышленную экономическую направленность. В Северо-Енисейском и Мотыгинском районах расположены масштабные и активно развивающиеся предприятия горнорудной, золотодобывающей, лесодобывающей промышленности. Естественно, что значимость транспортной составляющей в этом бизнесе довольно высока.

Как увязать возможности сети и потребности бизнеса? Решение было найдено в проектах финансирования регионального бюджета и бизнеса в целях восстановления краевых дорог. В частности, ведутся масштабные работы по реконструкции автодороги Епишино – Северо-Енисейский в рамках соглашения между правительством Красноярского края и ПАО «Полус».

В текущем году завершается строительство другого важного инженерного сооружения – моста через реку Кас, «Лесосибирск–Автодор» выступает здесь в качестве генподрядчика. Эта таежная река является преградой на пути из Енисейска на север и дальше к поселкам Зотино, Ворогово и Бор Туру-

ханского района. В зимний период там традиционно обустраивалась ледовая переправа, но зачастую она не справлялась со своей задачей – каждый год здесь под воду уходил транспорт. Сейчас строится шестипролетный мост. «Это довольно серьезный и технически сложный объект по ряду факторов, в том числе из-за своей удаленности. Капитальных дорог там нет, пришлось строить временные. Именно из-за сложности он и был интересен – нам вообще интересны задачи «со многими неизвестными».

Уже в качестве субподрядчика «Лесосибирск–Автодор» задействован на строительстве еще двух объектов. Это строительство подходов к Высокогорскому мосту и строительство обхода п. Высокогорский. «Я не считаю конкурентами генподрядчиков строительства этих объектов, – подчеркнул Игорь Михайлов. – В данном случае мы все – профессионалы, коллеги и решаем одну общую задачу. В настоящее время выдерживаются все сроки выполнения работ по этим объектам».

В последние годы объемы выполняемых работ возрастают. По сравнению с 2015 годом объем работ вырос в три раза, при этом численность коллектива увеличилась незначительно. «Конечно, это означает повышение нагрузки на каждого сотрудника, изменение технологий работы, модернизацию производства и парка техники. Но благодаря этому мы вышли на новый уровень и способны выполнять самые сложные задачи, которые ставит заказчик», – отмечает Игорь Михайлов. На вопрос, что было самым сложным в этом технологическом

переходе, он отвечает: «Изменить мышление людей. Конечно, можно было ограничиться госзаказом на содержание автодорожной сети, отрабатывать объемы и никуда не торопиться. Но отрасль не стоит на месте, регулятор задает новые цели, в том числе БКД. И значит нужно постоянно развиваться».

Поэтому усилия компании в последние годы были сосредоточены на том, чтобы перейти к выполнению полного комплекса работ по строительству, содержанию и ремонту автомобильных дорог и инженерных сооружений на них. Сейчас для этого имеется все необходимое: более 350 единиц техники, три АБЗ, собственные карьеры, профессиональный коллектив. Практически с нуля создана и сейчас успешно работает геодезическая служба. Были оформлены карьеры, приобретены в собственность мобильные дробильно-сортировочные комплексы. Также была доукомплектована современным оборудованием дорожная лаборатория, теперь ее специалисты способны производить весь необходимый спектр исследований.

Подобное технологическое перевооружение стало необходимым шагом в свете перехода дорожной отрасли на новые ГОСТы. До конца текущего года предстоит «обкатать» новый стационарный АБЗ китайского производства мощностью 120 тонн в час, который будет ориентирован именно на изготовление асфальтобетонной смеси по новому ГОСТу. Сейчас процесс подбора нового рецепта завершен, идет его опытный выпуск. Конечно, для полного перехода нужно наладить производство щебеночного материала по нормативу, а также научиться работать с битумом, качество которого зачастую приходится повышать применением модификаторов.

Важнейшей задачей Игорь Михайлов считает сохранение профессионального коллектива организации, а также объемов работ, которых удалось достичь за последние годы. При этом очень остро стоит вопрос дефицита кадров: основную конкуренцию дорожным предприятиям составляют добывающие компании. «Нам сложно с ними соперничать по этому показателю. Но у меня всегда была четкая позиция: необходимо обеспечить хорошие условия для сотрудников предприятия, иначе я не имею права требовать от них высокой отдачи, – объясняет он. – Поэтому мы стараемся обеспечить комфортные условия в вахтовых поселках. Там обязательно есть столовые, которые предоставляют трехразовое горячее питание, бани, выдается спецодежда, полностью выполняются все условия, предусмотренные трудовым законодательством». Потому что северные дороги, как и сибирские дорожники, не терпят дилетантства.



Обход Высокогорского





Компания «Дорпроект» – сравнительно молодая команда на рынке проектирования Красноярского края. За 15 лет она из небольшой компании выросла в стабильный профессиональный коллектив, сделавший ставку на высокое качество выполнения проектных работ и постоянное повышение уровня компетенции своих специалистов.

Как все начиналось

ООО «Дорпроект» было образовано в Красноярске в 2007 году молодым специалистом-проектировщиком Алексеем Когодеевым. Имея за плечами опыт работы в одной из крупных строительных организаций, он обратил внимание, что отдел сопровождения проектов вынужден вносить многочисленные изменения в проектную документацию, адаптируя ее к этапу строительства. Тогда и родилась идея создать собственную проектную организацию, которая помогала бы дорожникам, разрабатывая качественные проекты. Начали с небольших контрактов по выполнению проектных и изыскательских работ на ремонты автодорог местного значения. Постепенно портфель заказов увеличивался, проекты усложнялись.

У истоков создания новой компании стояли всего три человека, а сейчас численность коллектива возросла до 37 сотрудников. В настоящее время предприятие выполняет полный комплекс проектно-изыскательских работ, разработку проектов для строительства, реконструкции и ремонта автодорог всех уровней, диагностику автодорог и мостов. Основными заказчиками являются КГКУ «КруДор», ФКУ «Енисей», администрации местных поселений Красноярского края. На сегодняшний день выполнены сотни проектов по ремонтам, капитальным ремонтам и строительству автодорог краевого и федерального значения.

Объекты настоящие и будущие

Основные значимые проекты последних лет – выполнение всего комплекса работ по разработке проектной документации на реконструкцию автомобильной дороги «Обход г. Красноярск» на участке с 5-го по 8-й км, а также дороги Красноярск – Элита в Емельяновском районе Красноярского края. В обоих проектах трассы после реконструкции будут соответствовать II технической категории. Проектами предусмотрены расширение проезжей части до четырех полос, устройство барьерного ограждения, искусственного освещения, водоотвода, тротуаров, пешеходных дорожек и автобусных остановок, строительство надземного пешеходного перехода. Движение транспорта будет организовано более безопасно, при помощи развязок и разворотных съездов, с исключением светофоров.

В августе 2022 года введены в эксплуатацию еще два объекта, проектную документацию к которым разрабатывали специалисты ООО «Дорпроект». Это проекты строительства подъездных дорог к Высокогорскому мосту: обхода поселка Высокогорского протяженностью почти 4 км и 7 км – на маршруте

Заглядывая за горизонты

Качественные проекты – гарантия хороших дорог



Обход Высокогорского

Красноярск – Енисейск – Высокогорский в Енисейском районе. Работа велась в рамках нацпроекта БКД. Подъездные пути соединяют мост с автодорогами общего пользования правобережья, исключают движение транзитных большегрузов через поселок Высокогорский и служат выходом дороги Высокогорский – Раздолинск на мост через Енисей. Сам Высокогорский мост станет седьмым по счету и самым северным автомобильным переходом через реку Енисей. Завершение его строительства в 2023 году окажет большое влияние на экономическое развитие Северо-Енисейского района и края в целом.

В настоящее время на рассмотрении экспертизы находится проектная документация на реконструкцию автодороги Мотыгино – Раздолинск протяженностью 26 км. Также продолжается выполнение проектных и изыскательских работ на капитальный ремонт федеральной автодороги Р-255 «Сибирь» на участке с 734-го по 746-й км. На всем протяжении участка проезжая часть будет расширена с двух полос движения до четырех с разделительным барьерным ограждением. Это позволит обеспечить более высокую пропускную способность и повысить комфорт передвижения по ней. До конца года проект должен зайти в экспертизу. Всего в разработке находятся более 10 проектов, предметом которых по большей части являются ремонты и капремонты участков краевых дорог.

Повышая безопасность и комфорт

Оценивая общее состояние дорожной сети краевого значения, Алексей Когодеев отмечает позитивные изменения: состояние дорог меняется в лучшую сторону, последовательно снижается аварийность на них. Однако для более быстрого и комфортного передвижения пассажиров и грузов необходимо повышать пропускную способность трасс за счет их расширения и разделения потоков. Это касается как региональной, так и федеральной сети. В настоящее время в Красноярском крае 60–65% протяженности дорог имеют капитальный тип покрытия, остальные – переходный или грунтовой. Государственный заказчик в лице КруДора уделяет особое внимание обеспыливанию наиболее загруженных участков дорог с переходным типом покрытия. «Со своей стороны мы видим системную работу, направленную на повышение безопасности передвижения по трассам, а также комфорта проживания в малых селах, – отмечает руководитель организации. – Дороги в щебеночном исполнении переводятся в асфальтобетон сначала в населенных пунктах, потом – на подъездах к ним и затем – отдельные участки между поселками».

При этом и проектирование, и дорожное строительство в Сибири имеют свои особенности – сложные климатические и инженерно-

геологические условия. Территория Красноярского края вытянута с севера на юг, поэтому на ее площади представлены практически все климатические зоны. Если на юге региона – это мягкий климат минусинской впадины, то севернее города Лесосибирск уже начинается Крайний Север, для которого характерно наличие мерзлых грунтов. Зачастую встречаются переувлажненные грунты, которые приводят к просадочным явлениям, поэтому требуется осуществлять глубокие выемки и перемещать большие объемы земляных масс. Вся эта специфика должна быть учтена и проработана в проектах. «Мы используем современные решения, которые позволяют нивелировать негативные эффекты, – прокомментировал Алексей Когодеев. – В частности, применяем в проектах современные геосинтетические материалы, предусматриваем плавающие насыпи, осушение, водоотвод, дренажи».

Одним из важнейших условий высокого качества выполнения проектной документации являются грамотные проведенные проектно-изыскательские работы. «Они относятся к сложновыполнимым, поэтому мы серьезно относимся к выбору субподрядчика в этой части, – добавляет руководитель. – Мы уже долгое время сотрудничаем с одними и теми же партнерами, которые зарекомендовали себя как профессионалы. Со своей стороны мы отправляем собственных проектировщиков на дополнительное профильное обучение и повышение квалификации с той целью, чтобы они разговаривали с изыскателями на одном профессиональном языке. Кстати, я сам, а также главный инженер нашей компании состоим в НОПРИЗе в реестре не только проектировщиков, но и изыскателей и своевременно подтверждаем свою квалификацию».

Прогресс не остановить

Необходимым условием качественного проектирования автодорог и магистралей является использование современных САПР. В частности, начиная с марта 2023 года становится обязательным применение информационной модели при проектировании и строительстве объектов госзаказа. «Сама идея мне очень нравится, – комментирует Алексей Когодеев. – Так, регулятор пытается перевести всех

участников процесса реализации инвестиционно-строительных проектов в единую информационную среду. До последнего времени основными разработчиками специализированного программного обеспечения для технологий информационного моделирования (ТИМ) являлись зарубежные компании. Но в условиях санкций акценты сместились в сторону отечественного ПО, которое пока не может предложить комплексных решений. Что касается ООО «Дорпроект», то наш выбор был сделан в пользу софта отечественного разработчика из Томска. В настоящее время мы нарабатываем свои компетенции, чтобы в ближайшее время продемонстрировать заказчику свои возможности».

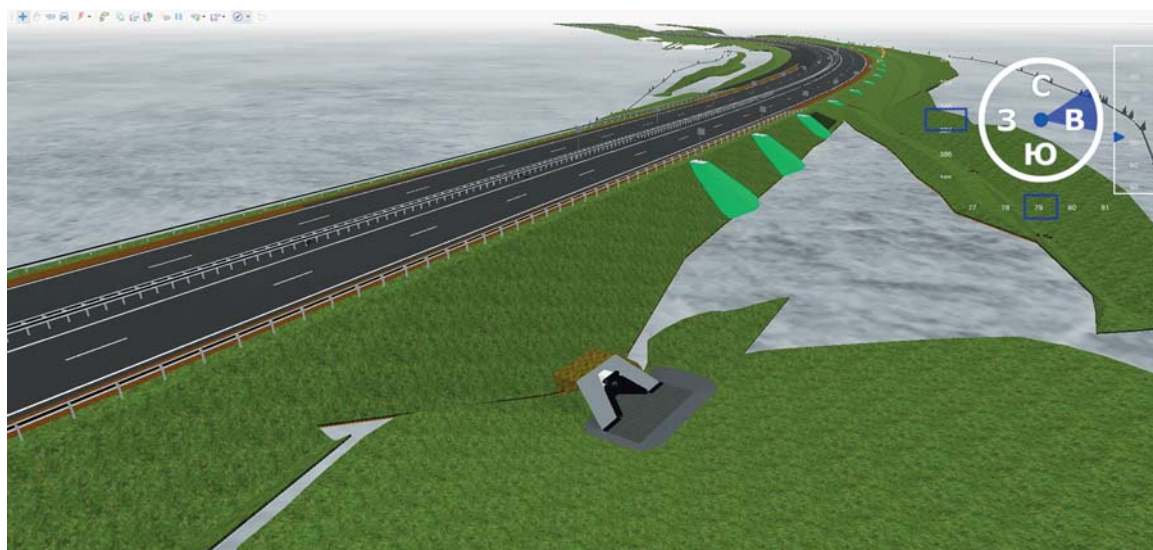
Если говорить о сфере применения и возможностях ТИМ для линейно-протяженных объектов, то этот инструмент незаменим для быстрого сравнения вариантов ТЭО. Без ТИМ проектировщику приходится тратить несколько дней на подсчет и осмечивание одного проекта. Информационная модель позволит на ходу предлагать различные варианты и сразу же получать итоговую стоимость их реализации. При этом важно, что для органа экспертизы эти подсчеты также легитимны. Конечно, разработка информационной модели сейчас – это повышенная нагрузка для проектировщиков, потому что они «поднимают» ее с нуля, а не получают автоматически из проектной программы. Но это временный этап, сравнимый с тем, когда в начале века состоялся переход с 2D-чертежей на бумаге к САПР. В любом случае прогресс не остановить, и сейчас самое время научиться новым подходам и закрепить навыки практикой.

Изменить стереотипы

Еще одно нововведение, которое, впрочем, уже стало реальностью, – переход дорожной отрасли на новые ГОСТы. Это стандарты на асфальтобетоны, а также контроля качества асфальтобетонных смесей. Сейчас все проекты готовятся именно на их основе. «Требования к качеству самих смесей и исходных материалов принципиально изменились, так же как и нормы контроля, – объясняет Алексей Когодеев. – Важно, что современные подходы позволяют изготавливать смеси именно с учетом местной специфики и климатических условий – путем подбора состава щебеночных смесей и вяжущего». Не секрет, что качество битума зачастую не дотягивает до необходимых параметров, однако это исправляется применением модифицирующих добавок, которые позволяют повысить качество асфальтобетонной смеси и достичь требуемых показателей. Да, в итоге стоимость асфальтобетона увеличивается на 20–40% в сравнении с тем, что изготавливается по традиционной технологии. Однако при этом в два раза увеличиваются межремонтные сроки, что уже экспериментально доказано.

Но чтобы даже самый качественный проект стал реальностью, необходима профессиональная работа исполнителей – подрядных дорожных организаций. «Кадры решают все, – соглашается руководитель Дорпроекта. – Могу однозначно сказать, что дорожники Красноярского края полностью обеспечивают требования по укладке и технологический цикл в целом. Четыре года эксплуатации участков дорог, отремонтированных по новым ГОСТам, показали, что современные подходы прижились и переход произошел. Самым тяжелым было поменять восприятие людей на то, что изменения необходимы и новые технологии дадут толчок к развитию как самих компаний, так и отрасли в целом».

Конечно, в самой проектной отрасли тоже есть свои внутренние проблемы: недобросовестная конкуренция, низкая стоимость разработки самой ПД и др. «Можно сделать проект за любые деньги, но в итоге получить разное качество, – говорит Алексей Когодеев. – Наша задача как проектной организации – обеспечить безусловно высокий уровень нашей работы. Мы понимаем, что именно хорошо проработанный проект в купе с добросовестными исполнителями гарантируют комфортные и безопасные дороги в крае и стране в целом».



Автомобильная дорога Р-255. Капитальный ремонт автомобильной дороги



Дороги для аграриев

приводит в порядок АО «Каратузское ДРСУ»

Хорошие дороги нужны везде: и в агломерациях, где сосредоточены основные грузовые и пассажирские потоки, и в отдаленных территориях. Пожалуй, на местах они нужны еще больше: зачастую от возможности беспрепятственного движения по автодорожной сети зависят выживание и благополучие целых поселков. В последние годы состояние автодорог Каратузского района Красноярского края заметно улучшается. Во многом это заслуга АО «Каратузское дорожное ремонтно-строительное управление», которое занимается ремонтом и содержанием местных дорог.

Страницы истории

С 1989 года на территории Каратузского района существовало самостоятельное предприятие «Каратузское ДРСУ». После ряда реорганизаций и смен форм собственности в мае 1999 года было образовано Государственное предприятие Красноярского края «Каратузское ДРСУ». Во многом становлению компании способствовал Николай Васильевич Димитров, который возглавлял участок, в структуру которого входило будущее ДРСУ. На этот период приходится модернизация мощностей и производственной базы: были закуплены новый АБЗ и дорожно-строительная техника, весовая установка, создана дорожная лаборатория, возведены стоянка и ремонтные мастерские, построено административное здание. Наконец, был собран профессиональный коллектив. В 2019 году предприятие прошло процесс акционирования, однако статус государственного предприятия сохранился: главным акционером компании является правительство Красноярского края в лице Агентства по управлению государственным имуществом.

В истории предприятия был еще один нелегкий период, который пришлось пережить всем участникам дорожного рынка. Это ликвидация регионального дорожного фонда в связи с дефицитом бюджетных средств. В полный рост встал вопрос выживания, и ответ пришел сам собой: сельское хозяйство. Отчасти этот шаг был закономерен: Каратузский район расположен в юго-восточной части Минусинской котловины, где состав почв и климат располагают к ведению сельского хозяйства: продолжительность вегетационного периода здесь достигает 150–160 суток. Начали с 750 га, постепенно нарастив площади до 15 тыс. га. В настоящее время яровой сев занимает 13 тыс. га, остальное – пары. Валовая урожайность достигает 30 тыс. тонн. Выращиваются пшеница, овес, ячмень, рапс и



соя. Продукция уходит как в города Сибири и соседних регионов, так и Центральной части России.

На сегодня львиную долю доходов – 70% – приносит именно сельское хозяйство. Но не менее значимым направлением деятельности предприятия являются ремонт и содержание автомобильных дорог Каратузского района. Важность объясняется тем, что район располагается в отдалении от основных транспортных узлов, и автомобильные дороги в основном местного значения. Именно на них ложится вся нагрузка – в прямом и переносном смысле этого слова. С 2002 года протяженность автомобильных дорог, содержанием которых занимается Каратузское ДРСУ, возросла с 183 км до 318 км. Из них 97 км с асфальтобетонным покрытием, остальные – с гравийным.

День сегодняшний

«Учитывая, что большая часть дорог в районе остается гравийной, сейчас наша основная задача – поддержание ее в хорошем эксплуатационном состоянии, – рассказал генеральный директор АО «Каратузское ДРСУ» Олег Лихозов. – Также в числе основных направлений работы – ремонт УДС во всех населенных пунктах Каратузского района, в том числе ямочного ремонта, который составляет порядка 500 м² ежегодно. Все ремонтные объекты проводятся в рамках нацпроекта БКД». Важно подчеркнуть, что руководство края осуществляет постепенный перевод дорог с переходным типом покрытия в асфальтобетон с помощью реконструкции и капремонта. В настоящее время

в портфеле заказов компании есть несколько подобных проектов.

В частности, это выполнение всего комплекса работ по ремонту автодороги краевого значения Кочергино – Каратузское на участке с 26-го по 31-й км в Каратузском районе (заказчик – КГКУ «КруДор»). В текущем году на объекте производятся земляные работы: разработка грунта с доработкой и уплотнением, укладка геосинтетического материала, восстановление насыпи и укрепление откосов земляного полотна. На следующем этапе предстоит фрезерование существующего асфальтобетонного покрытия, укладка выравнивающего слоя, восстановление основания из асфальтобетонной смеси и покрытия, укрепление обочин, восстановление дорожных знаков, барьерного ограждения и пр.

Еще один объект – полный комплекс работ по ремонту автодорог общего пользования Ширыштык – Червизюль на участке с 9-го по 16-й км в Каратузском и Ермаковском районах (заказчик – КГКУ «КруДор»). Там также предстоит произвести земляные работы, восстановление основания и покрытия из ШПС, установку дорожных знаков, сигнальных столбиков и т. д. Особенность этого объекта заключается в том, что автодорога Ширыштык – Червизюль является транспортным коридором, который связывает Республику Тыва с Красноярским краем. Этот маршрут стал особенно популярен у промышленных предприятий, поскольку обходит город Абакан и через поселок Курагино выходит непосредственно к краевой столице. Нагрузка на эту дорогу особенно возросла в последние годы, когда активизи-

ровали свою работу лесозаготовительные и лесоперерабатывающие предприятия. Усугубляет ситуацию то, что тяжеловесы предпочитают игнорировать весовой контроль и выходят на маршрут с перегрузом, нанося ощутимый урон местной сети.

Зимой и летом

Одним из основных направлений деятельности АО «Каратузское ДРСУ» является содержание автомобильных дорог Каратузского района. Летом это стандартный набор видов работ, характерный для всех регионов России – очистка откосов и обочин, устранение ямочности, заделка трещин и повреждений, уход за защитными сооружениями, окашивание травы на обочинах и т. д. Как и во многих других регионах, проблемой остается «человеческий фактор», когда водители не соблюдают чистоту на дорогах, оставляя мусор на остановках и обочинах.

Что касается зимнего содержания, то здесь есть своя специфика, которая объясняется резко континентальным климатом района. Зимы в этих местах снежные и холодные: минусовые температуры доходят до 40 градусов и могут долго держаться. Равнинные участки дорог из-за отсутствия естественных преград заносит снегом буквально в считанные часы. Задача дорожников – обеспечить беспрепятственный и безопасный проезд по автодорожной сети, поэтому в этот период приходится дежурить круглосуточно, предотвращая ЧП. В таких случаях обычно прибегают к нарезке валов снегозадержания. Это давнишний, но надежный прием, к которому часто прибегают дорожники для борьбы с задувами.

Кроме того, в сфере ответственности компании находится содержание паромной переправы через реку Амыл на автодороге Каратузское – Старая Копь. Река не судоходная, но она способна показать свой крутой нрав, особенно когда идет «коренная» вода. Всего в селе Старая Копь расположены порядка трех сотен домов. В месяц переправой пользуются до тысячи человек – это их единственная связь с опорной сетью автомобильных дорог. Специалисты компании организуют и обслуживают работу переправы до ноября, а затем оборудуют ледовую переправу и таким образом обеспечивают связность территорий. Впрочем, природа в Сибири диктует свои условия: дважды в год – весной, в период половодья, и осенью, пока на реке окончательно не установится лед, – старокопцы все равно бывают полностью отрезаны от внешнего мира.

Привлекают дорожников и для ликвидации последствий ЧП. Например, в прошлом году на дороге Кочергино – Каратузское образовались несколько размывов, и для восстановления дорожного полотна

привлекали специалистов Каратузского ДРСУ. Также компания задействована в реализации противопаводковых мероприятий. В прошлом году на 9-м км автодороги Каратуз – Верхний Кужебар силами организации были установлены пять гофрированных труб, благодаря чему воду удалось изолировать и частично восстановить дорогу. В текущем году эти работы будут завершены.

Риски и приоритеты

Последние годы требования нормативных документов в части строительства и капитальных ремонтов автомобильных дорог существенно повышаются. В частности, со следующего года обязательным становится применение новых ГОСТов, которые предусматривают современные подходы к приготовлению асфальтобетонных смесей, а также к качеству исходных материалов для них. Сейчас в Каратузском ДРСУ продолжается масштабная подготовительная работа: модернизируется АБЗ, пополняется парк дорожно-строительной техники, дорожная лаборатория дооснащается необходимым оборудованием. В собственности предприятия есть гравийно-песчаный карьер, однако его недостаточно, поэтому в стадии оформления еще один нерудный карьер. В перспективе планируется закупить современный дробильно-сортировочный комплекс. Все это позволит со следующего года реализовывать проекты, предусматривающие новые ГОСТы. В частности, по новому стандарту будет производиться ремонт участка автодороги Кочергино – Каратузское.

Однако в условиях санкций и изменений в экономике страны в зоне риска остается обновление парка дорожной техники импортного производства. В сезоне-2022 дорожникам уже пришлось столкнуться с дефицитом расходных материалов для них. Ряд производителей ушли с российского рынка, а альтернатив их продукции не существует. Необоснованно подорожали запасные части и узлы для используемой техники зарубежного производства. «С учетом всего этого мы рассматриваем возможность перехода на дорожную и сельскохозяйственную технику отечественного производства, насколько это возможно, – прокомментировал Олег Лихозов. – По крайней мере она более ремонтпригодна. Однако в целом эта проблема требует совместного решения исполнителей и регулятора». Также риском для дорожных организаций остается увеличение стоимости строительных материалов и ресурсов, в том числе дизельного топлива, битума, инертных материалов, за которыми сметные цены просто не успевают.

«Основные приоритеты для нашей компании – удержаться на рынке дорожного строительства, не снижая объемов производства работ, – добавил руководитель. – Сейчас мощности дорожного блока предприятия позволяют выполнять объемы работ собственными силами в объеме 100 млн руб. в год. Мы ставим перед собой задачу стремиться к этим показателям. Это позволит обеспечить выполнение задач, обозначенных в нацпроектах, в отдаленных территориях Сибири, а также сохранить профессиональный коллектив, численность которого на сегодня составляет 200 человек». При этом Олег Лихозов подчеркнул, что позитивные изменения в дорожном хозяйстве района в последние годы стали возможны благодаря усилиям государственного заказчика в лице министерства транспорта Красноярского края и управления автомобильных дорог по Красноярскому краю. «Повышение качества производства работ, а также комфорта и безопасности передвижения по местной сети – это результат нашей совместной работы, и эту работу хотелось бы продолжать и в дальнейшем», – заключил он.





Выбор профессионалов

Мобильность, качество, инновации

ОО «НБС-Сибирь» с 2007 года молодой предприниматель из Хакасии начал развивать с нуля. Компания последовательно прошла все стадии роста, зарекомендовав себя как профессиональный и мобильный коллектив, способный реализовать проект с безупречным качеством и точно в срок. В настоящее время предприятие выполняет полный комплекс строительно-монтажных работ при строительстве асфальтобетонных и грунтовых автомобильных дорог, мостов и промышленно-гражданских объектов.

Начинали с нуля

Начало работы новой компании было стандартным для предпринимателей новой волны. «Мы задумали взять технику и сдавать ее в аренду. Купили колесный экскаватор, кран и поставили их на пятачке, предлагая свои услуги, — вспоминает основатель компании и ее генеральный директор Сергей Баклыков. — Дело пошло. На вырученные средства приобрели еще несколько единиц дорожно-строительной техники. На следующем этапе начали сами работать на субподряде у дорожных организаций. Постепенно погружались в тематику и узнали множество нюансов этого бизнеса». Изначально профилем компании было производство земляных работ. Строили защитные сооружения, дамбы, гравийные дороги. В 2013 году впервые вышли на объект федерального значения, выполнив устройство оснований при капремонте автодороги. Уже в следующем году было решено приобрести специализированную технику и освоить укладку асфальтобетонной смеси собственными силами.

Таким образом, компания прошла с нуля все стадии развития от идеи до выполнения работ собственными силами на объектах федерального значения. Это оказался очень хороший опыт, который позволил сформировать профессиональные компетенции, наработать связи со смежниками, зарекомендовать себя как надежный партнер для госзаказчика. К настоящему времени компания сформировала собственные производственные мощности. Так, в собственности «НБС-Сибирь» — более 300 единиц техники, производственные базы в Красноярске и в Саяногорске, современная дорожная лаборатория. Численность коллектива — порядка трехсот человек. Домашними регионами остаются Красноярский край и Республика Хакасия.

«Согласно букве закона сейчас практический опыт компании начинает играть все большую роль в конкурсных процедурах. За все эти годы нам удалось наработать серьезные компетенции, — рассуждает Сергей Баклыков. — Так что будем выходить на торги по новым объектам, предусматривающим капиталоемкие виды дорожно-строительных работ — капремонт, строительство или реконструкцию автодорог любых категорий. При этом мы не стремимся к значительному расширению географии присутствия или утяжелению структуры самой организации. Это означало бы потерю управляемости и снижение эффективности работы в целом. Нам бы хотелось остаться в существующих рамках».

Портфель заказов

Самый объективный показатель достигнутых результатов — портфель заказов. В текущем году он сформирован из объектов краевого и федерального значения. В частности, это ремонт федеральной автодороги Р-257 «Енисей» на участке с 490-го по 500-й км; капитальный ремонт федеральной автодороги Р-255 «Сибирь» на участке с 746-го по 758-й км (заказчик — ФКУ «Енисей»), в рамках которого до 2023 года дорожникам предстоит

произвести подготовительные и земляные работы, устройство дорожной одежды и искусственных сооружений, обустройство дороги. Кроме того, продолжаются работы по ремонту и содержанию участков автодорог в соседней Республике Хакасия.

Также в портфеле заказов — строительство двух автомобильных дорог. Первая — 271 км автодороги Красноярск — Енисейск — Высокогорский в Енисейском районе Красноярского края (1-я очередь строительства). Участок автодороги протяженностью 6,8 км завершен к концу лета 2022 года. Финансирование по этому проекту составило 867 млн руб. Вторая дорога — обход Высокогорского в Енисейском районе Красноярского края (1-я очередь строительства). Протяженность участка — 3,6 км, цена контракта — 414 млн руб. Заказчиком в обоих случаях выступает КрУДор.

Особенность обоих контрактов заключается в том, что они выполняются на принципах контракта жизненного цикла. То есть подрядчик проводит полный комплекс работ, а затем обеспечивает последующее содержание построенного объекта капитального строительства — до 2025 года. Контрактом предусматривается выполнение подготовительных работ, устройство объездных дорог, земляного полотна, дорожной одежды, автомобильных остановок и др. «Этот механизм предусмотрен нацпроектом БКД и является довольно удобным для заказчика, потому что ответственность за него несет подрядная организация, — говорит руководитель компании. — В то же время для самого подрядчика такие проекты имеют плановую рентабельность менее 5%. Более того, с учетом прямых расходов (инвестиционные затраты, обслуживание лизинга и банковских гарантий и др.) являются фактически убыточными». Механизм КЖЦ имеет большой потенциал, однако его стоит доработать с учетом фактических затрат исполнителя, считает Сергей Баклыков.

Принципы работы

Стоит отметить, что в «НБС-Сибирь» была изначально сделана ставка на мобильность. В собственности предприятия имеются три мобильных АБЗ. «Это одно из наших конкурентных преимуществ, — говорит Сергей Баклыков. — При необходимости мы можем поставить автономные АБЗ даже в таких локациях, где нет электричества и вообще никаких коммуникаций, быстро запустить завод, поставить вахтовый поселок, обеспечить техническими ресурсами и рабочими. А при необходимости все эти мощности можно сосредоточить

в одном месте, если того требуют объемы работ. Например, при капремонте автодороги Р-255 «Сибирь» совокупная мощность двух АБЗ, которые работали на данном участке, составила 35 тыс. тонн асфальтобетонной смеси в месяц».

Еще одним преимуществом компании является финансовая устойчивость. Она обеспечивается в том числе давним и плодотворным сотрудничеством со Сбербанком, с которым налажено контрактное финансирование. Это позволяет оперативно принимать производственные и управленческие решения и производить необходимые оплаты, а значит, обеспечивает возможность быстрой и непрерывной реализации контракта на протяжении всего срока его действия. К примеру, дает возможность заранее приобретать строительные материалы и ресурсы. Стопроцентное финансовое покрытие расходов ускоряет производственный процесс и делает компанию менее уязвимой. «Все организуют бизнес по-разному. Наш принцип — постоянная готовность выйти на объект, — говорит Сергей Баклыков. — Благодаря контрактному финансированию мы не теряем время на поиск средств на закупку строительных материалов. В ином случае пришлось бы защищать сумму аванса перед заказчиком, ждать оплаты, а это все — потеря драгоценного времени, что критично для дорожников в летний сезон».

Пожалуй, основное кредо компании — безупречная деловая репутация. Слишком много сил и времени вложено в общее дело, чтобы жертвовать в угоду сиюминутной прибыли. «Поэтому мы никогда не «выкручиваем руки» заказчику, даже если проект оказался сырым и недоработанным. Мы все равно делаем его с максимальным качеством, даже если понесем дополнительные затраты, — говорит руководитель компании. — Другие подрядные организации предпочитают остановить работу и начать судебные разбирательства с требованиями продлить сроки выполнения контракта. Но мы считаем, что обязаны выполнить свою работу, потому что заказчик нуждается в надежном подрядчике, а простые люди — пользователи дорог — в хороших дорогах и современной дорожной инфраструктуре. За всю историю у нас не было ни одного невыполненного контракта или претензионной жалобы. При этом мы, как и все участники рынка, несем гарантийные обязательства».

Шаг вперед, два — назад

Сейчас регулятор сделал серьезный шаг вперед, увеличив межремонтные сроки автомобильных дорог, — именно на это направлен



нацпроект БКД. Для этого всем подрядчикам пришлось изменить технологическую цепочку, начиная от фракций щебня и заканчивая укладкой асфальтобетона. «Мы уже довольно давно реализуем проекты, которые разработаны на основе новых ГОСТов, — отметил Сергей Баклыков. — Конечно, пришлось подтягивать производство под новые требования. Ведь изменились не только подходы к разработке рецептов и приготвлению асфальтобетонной смеси, но и методы контроля качества ее производства. Например, сейчас смесь проверяется на коллейность, чего раньше не было. Также раньше измерялось уплотнение, а сейчас — объем воздушных пустот. Вроде бы одно и то же, но измерение производится разными приборами».

Для того чтобы соответствовать современным веяниям, пришлось наладить производство щебня новых фракций, дооснастить заводы, доукомплектовать оборудованием дорожную лабораторию. Довольно долго пришлось обговаривать детали с поставщиками инертного материала, ведь для них это тоже изменение технологических цепочек, к тому же не всегда экономически выгодное. Но самым болезненным вопросом для дорожников остается неконтролируемый рост цен на битум — основное сырье для дорожного строительства (в составе асфальта). Его стоимость на рынке растет независимо от официальной инфляции. «Если 5–6 лет назад его доля в структуре себестоимости асфальтобетонной смеси составляла 15%, то сегодня — 30%. При этом качество его осталось на том же невысоком уровне», — поясняет руководитель.

В то же время важно понимать, что некачественный битум приводит к разбалансировке смеси, и тогда дорожники вынуждены идти на перерасход различных модификаторов, чтобы низкие свойства этого вяжущего не отразились на конечном продукте. Но именно подрядная дорожная организация несет гарантийные обязательства. Задача регулятора — создавать нормальные условия для бизнеса и сдерживать спекуляцию. «В конце концов, мы все в одной упряжке, все выполняем нацпроекты, которые инициирует государство. Тогда почему за качество спрашивают только с дорожников, а не с поставщиков некачественного продукта?» — задает риторический вопрос Сергей Баклыков.

В условиях ограничений

Сейчас экономика страны переживает период «новой экономической реальности». Одной из мер поддержки государством строительной отрасли стала возможность

изменения цены контракта из-за роста стоимости строительных материалов. «Мы со своей стороны собрали необходимые документы, получили положительное заключение экспертизы. Однако доведение лимитов бюджетных обязательств в рамках увеличения цен контрактов оказалось не быстрым, как это задумывалось регулятором, прошло чуть меньше года, прежде чем мы дошли до заключения дополнительного соглашения на увеличение», — констатирует Сергей Баклыков.

Среди рисков для дорожников в условиях санкций — дефицит запасных частей и трудности с приобретением дорожно-строительной техники. «Пока такой проблемы не ощущается, — комментирует Сергей Баклыков. — В начале текущего года мы закупили перегружатель немецкого производства. Часть техники традиционно закупается в Китае. Конечно, китайский автопром не может конкурировать по качеству в сегменте узкоспециализированной тяжелой техники, но постоянно повышает качество. Например, недавно мы приобрели фрезу для холодного ресайклинга китайского производства, причем в два раза дешевле европейского аналога. Уже опробованы в деле грунтовые катки, фронтальные погрузчики, легкие бульдозеры, грейдеры. На этом фоне ощущается лишь спекуляция недобросовестных поставщиков запасных частей, которые, пользуясь конъюнктурой рынка, стараются распродать старые запасы с максимальной наценкой».

Впрочем, есть и другой дефицит, и он не связан с санкциями. Это кадровый голод, который отрасль не может утолить вот уже несколько лет. В последнее время с рынка смыло такие специальности, как водитель, экскаваторщик, бульдозерист. Конъюнктуру рынка создают крупные промышленные холдинги на территории Красноярского края, которые просто перекупают специалистов. К тому же сами молодые люди неохотно идут учиться на рабочие специальности. Хотя условия работы на современной технике несопоставимы с теми, что были еще несколько лет назад. Сейчас и водители, и операторы находятся в комфортабельных кабинах с кондиционером, запачканные мазутом спецовки остались в прошлом. «У нас хорошая практика — мы приглашаем молодых сразу после вузов и «выращиваем» специалиста с нуля, — делится информацией руководитель. — У такой тактики есть хорошие результаты: все, кого мы «вырастили», остались здесь, на предприятии, прикипели душой. Потому что профессия дорожника — она хоть и трудная, с мужским характером, зато благодарная и социальная».





Дороги малой родины

содержит, ремонтирует и строит АО «Балахтинское ДРСУ»



**Директор
АО «Балахтинское ДРСУ»
Александр Сиротинин**

Балахтинский район располагается в центральной части Красноярского края в долинах двух рек – Енисей и Чулым. Его особенность в том, что автомобильный транспорт является здесь безальтернативным: автодороги межмуниципального значения связывают с райцентром 48 населенных пунктов. От профессионализма дорожной организации, которая занимается содержанием дорожной сети, будет зависеть не только безопасность передвижения по ней, но и связность территорий, а значит и повседневная жизнь людей, бесперебойность работы организаций и бизнеса. Именно этим занимается АО «Балахтинское ДРСУ» – в текущем году предприятие исполняется 90 лет со дня образования.

История предприятия началась в далеком 1932 году. В то время все дороги были грунтовые, так что добраться до столицы края можно было с большими трудностями, или зимой – по льду Енисея. Только после войны грунтовые стали заменять на дороги с переходным типом покрытия, а затем и на асфальтобетонные. Не будет преувеличением сказать, что фактически вся районная сеть – это результат труда местных дорожников, в частности, Балахтинского ДРСУ. Большой вклад в становление компании внес Александр Сиротинин, который возглавляет ее вот уже более тридцати лет. Под его руководством организация зарекомендовала себя как профессиональная команда, способная выполнять весь комплекс дорожно-строительных работ, надежный партнер в части реализации государственных контрактов в дорожной сфере.

«Последние годы объем выполненных работ и размер выручки предприятия стабильно растут благодаря нашим основным заказчикам – КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» и Упродору «Енисей», – рассказал директор АО «Балахтинское ДРСУ» Александр Сиротинин. Основным видом деятельности является содержание и ремонт автодорог (в том числе зимних дорог и ледовых переправ) в Балахтинском, Емельяновском, Козульском, Новоселовском, Ужурском, Шарыповском и Назаровском районах Красноярского края общей протяженностью более двух тыс. км. Также в сфере ответственности компании – содержание федеральной автомобильной дороги Р-257 «Енисей» на участке с 15-го по 445-й км.

«Состояние сети автодорог западного куста, который мы содержим, можно назвать удовлетворительным, – отмечает Александр Сиротинин. – Сегодня это не только задача, поставленная государственным заказчиком, но и требование самих пользователей автодорог, населения. Расслабляться не дает и служба ГИБДД, которая серьезно нацелена на повышение безопасности дорожного движения. Как следствие, особое внимание уделяется устранению ямочности, а также таким элементам, как горизонтальная разметка, освещение, барьерное ограждение. Поэтому объемы ремонтных

работ в муниципалитетах, в частности, на улично-дорожной сети населенных пунктов в последние годы заметно увеличиваются». При этом содержание дорог в Сибири имеет свою специфику, а именно. короткий летний сезон, когда можно производить работы, большую протяженность самой сети, зависимость от погодно-климатических условий. Особенно это касается зимнего содержания, когда к основным видам работ добавляется обеспечение бесперебойной работы паромов и зимников.

Технические возможности и своевременная контрактация позволяют дорожникам выполнять взятые на себя обязательства со стабильным качеством и завершать работы раньше проектных сроков. Так, всего за три месяца удалось завершить ремонт подъезда к селу Огуру на участке км 0 – км 7+650, который был выполнен в рамках нацпроекта БКД. Дорожники уложили новый асфальт, отремонтировали водопропускные трубы, обустроили участок новыми дорожными знаками, нанесли горизонтальную разметку. Дорога обеспечивает транспортную связность этого села и поселка Щетинкина с федеральной трассой Р-257 «Енисей» и районным центром – поселком Балахта. Дорога активно используется местными сельскохозяйственными и лесозаготовительными предприятиями, но до сих пор гравийное покрытие доставляло местным жителям много неудобств и не способствовало экологии. Асфальтобетонное покрытие позволило решить все эти проблемы.

В сезоне 2022 года силами Балахтинского ДРСУ производился ремонт участков автодорог регионального значения: Ключи – Ровное; Сергуль – Степное – Глядень; Шадрино – Подсосное; Шарыпово – Ужур – Балахта и других – всего более десятка объектов. Кроме того, последние несколько лет производится ремонт и капитальный ремонт УДС в городах и районных центрах в рамках нацпроекта БКД. Так, в текущем году масштабные работы проводились в поселке Приморск Балахтинского района, где на благоустройство были выделены без малого 100 млн руб., а также в административных центрах Шарыповского и Новоселовского районов. Всего в сезоне текущего года силами предприятия будут отремонтированы более 50 км автодорог районного значения, ожидаемое выполнение по году составляет 2,1 млрд руб.

Негативный вклад в состояние местной дорожной сети вносит повышающаяся интенсивность грузового трафика. Изначально сеть региональных дорог строилась по другим требованиям и не рассчитана на подобные нагрузки. Однако автопромышленность шагнула далеко вперед, и бизнес стремится максимально использовать эти



возможности. Чтобы сохранить целостность дорожной сети, руководство региона предложило новую возможность компенсации причиняемого дорогам ущерба – софинансирование краевого бюджета и частных инвестиций. «Эта практика реализуется уже второй год, и за это время хорошо зарекомендовала себя, – прокомментировал Александр Сиротинин. – Например, в текущем году по этому механизму была отремонтирована дорога, ведущая к селу Большие Сыры. Всего за 2021–2022 годы объемы софинансирования в районе превысили 200 млн руб., за счет чего удалось привести в порядок важные участки региональной сети».

Серьезным этапом для всех подрядных дорожных организаций края стал переход на новые ГОСТы, который устанавливает повышенные требования к приготовлению асфальтобетонных смесей, а также к исходным материалам для них. Полностью перейти на него отрасль планирует в 2023 году, однако уже в прошлом году Балахтинское ДРСУ осуществляло капремонт участка федеральной дороги, который предусматривал применение новых стандартов. Со временем эти требования коснутся и краевых объектов. Этому технологическому переходу предшествовала масштабная работа по модернизации производства: на сегодня два АБЗ уже могут работать по новым стандартам, еще на двух современное оборудование будет смонтировано в преддверии дорожного сезона 2023 года. Кроме того, дооснащена дорожная лаборатория, а его сотрудники прошли дополнительное обучение.

Повышается и значение качества дорожно-строительных материалов, используемых в дорожных работах. При этом одним из рисков является продолжающийся рост цен на щебень, песок, а также битум. Чтобы снизить зависимость

от сторонних поставщиков, в Балахтинском ДРСУ было принято решение сделать ставку на развитие собственного производства по выпуску инертных материалов. У предприятия имеются лицензии на девять месторождений по добыче строительного камня (песчаника) и ПГС в ближайших районах, а в производственную структуру всех филиалов входят дробильно-сортировочные комплексы. В планах компании – расширение этого направления деятельности. В настоящее время собственную каменную продукцию можно использовать для устройства нижних слоев дорожной одежды, а в перспективе – и на верхние.

Необходимым условием быстрого и качественного выполнения дорожно-ремонтных работ является применение современных машин и механизмов. Ежегодный объем инвестиционной программы Балахтинского ДРСУ составляет 33–35 млн руб., которые идут на модернизацию парка дорожной техники. На сегодня даже в условиях санкционного давления перебоев с поставкой запасных частей и узлов нет, однако цена их значительно возросла, отмечает руководитель. Риски неисполнения контрактов отсутствуют, однако в будущем проблему обновления парка техники придется решать, чтобы реализовать все обозначенные государством задачи и планы. Также проблемой остается реализация ФЗ-44, который допускает участие в торгах недобросовестных участников рынка, необоснованно снижающих цену контракта.

Пожалуй, самым важным условием успешной деятельности компании является профессиональный коллектив. На сегодняшний день в отрасли ощущается заметный дефицит кадров, и это касается как линейного персонала, так и ИТР. Каждая компания решает эту проблему по-своему. В Балахтинском

ДРСУ к этому подходят системно – еще на защите дипломов наиболее перспективных и подготовленных студентов приглашают на практику, а в дальнейшем – на постоянную работу на предприятие. При этом молодым специалистам сразу предлагается конкурентная заработная плата с ее последующим увеличением. Балахтинское ДРСУ вообще знаменито своей социальной политикой: здесь не только выполняются все предусмотренные законодательством обязательства, но и дополнительные, такие как бесплатное питание, оплачиваемые путевки на базу отдыха на курорте озера Шира, материальная помощь. Многие делается по просьбе коллектива. Например, это единственное предприятие в крае, где заработная плата по просьбе сотрудников выплачивается не ежемесячно, а еженедельно.

Учитывая, что ДРСУ является градообразующим в Балахтинском районе, оно выполняет ряд важных социально значимых функций в общественной жизни района. Ни одно значимое событие не проходит без помощи или участия организации. Традиционно помощь оказывается в подготовке празднования Дня Победы; организации ежегодного слета ветеранов, проходящего на базе отдыха «Красноярский Дорожник» в Ширинском районе края. Сотрудники компании принимают участие в зимней спартакиаде работников дорожно-транспортного комплекса Красноярского края, а также в чемпионате профессионального мастерства среди работников дорожно-строительных компаний Красноярского края. В разгар пандемии COVID-19 для местной больницы был закуплен новый аппарат ИВЛ, на что из собственной прибыли предприятия был выделен 1 млн руб. Также за собственный счет была построена и теперь пользуется огромным успехом единственная столовая в районе.

«Дорожник – это не профессия, а национальность, – цитирует известное выражение Александр Сиротинин. – Мы посвятили жизнь дорогам, и конечно, хочется, чтобы они были в хорошем состоянии. Наша сила – в профессионализме и многолетнем подтвержденном опыте». У самого Александра Филипповича принцип жизни простой: «Надо честно работать». Именно такое отношение к общему делу и позволяет компании пережить свой 90-летний рубеж, который она отмечает в текущем году. За это время были построены и отремонтированы тысячи километров дорог. И за этим стоят в первую очередь не техника и асфальтобетон, а люди. Поэтому в качестве знака уважения к труду дорожников перед офисом компании установлен памятник рабочему, зачастую его работа не видна, но от этого не менее значима. Именно труд простого рабочего лежит в основе и в конечном итоге делает жизнь людей лучше.





Сибири нужны мосты не только в границах городов-миллионников, но и в отдаленных уголках, затерянных среди лесов и болот – вблизи производственных площадок, рудников и небольших деревень. В Красноярском крае подобные заказы на строительство, реконструкцию и ремонт переправ через бурные сибирские реки выполняет подрядчик ООО «Мостремстрой». О том, что значит быть настоящим сибирским мостостроителем и о сложностях, с которыми приходится сталкиваться, мы поговорили с директором компании ООО «Мостремстрой» Николаем Пасенко.

Николай Пасенко начал свой трудовой путь в дорожной отрасли в 1981 году с должности монтажника стальных и железобетонных конструкций в Мостоотряде № 7 Минтрансстроя. За успехи в труде он неоднократно награждался почетными грамотами, получал благодарности. Так, в 1987 году Николай Пасенко был удостоен медали «За трудовую доблесть», в 2009 году – благодарности министра транспорта Российской Федерации, в 2018 году – медали Министерства обороны РФ «Генерал Армии Хрулев», в 2019 году министр транспорта Российской Федерации вручил директору компании нагрудный знак «Почетный работник транспорта России».

– Николай Иванович, расскажите, какие объекты сейчас в работе?

– Сегодня самый крупный из наших объектов расположен в Забайкальском крае, где мы проводим реконструкцию мостового перехода в поселке Дарасун Карымского района через реку Ингода. Ремонтные работы на этом объекте мы начали чуть более двух лет назад в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» и сейчас уже подходим к их завершению – в конце 2022 года планируем сдать мост в эксплуатацию.

По сути, здесь идет не реконструкция, а новое строительство моста, так как старую аварийную конструкцию мы полностью демонтировали. Она свое отжила (ее возвели почти 80 лет назад, практически сразу после окончания Великой Отечественной войны). Для нового сооружения, которое сможет выдержать нагрузку более 100 тонн, наши специалисты установили береговые и русловые опоры на буронабивных сваях, а сейчас на четыре новых пролетных строения общей длиной более 200 м укладывают дорожное покрытие. При этом рядом с местом нового строительства мы поставили временный мост – для удобства местных жителей. Дело в том, что поселок Дарасун располагается на двух берегах реки Ингода, и старый мост был единственной переправой, так что без временного сооружения до окончания реконструкции людям пришлось бы добираться в другую часть поселка в объезд по федеральной трассе – это крюк около 25 км.

На данный момент идет второй этап реконструкции. В середине июня рабочие начали обустройство подходов с обеих сторон переправы, а сейчас мы перешли к устройству асфальтобетонного покрытия про-

Мосты Сибири

Специалисты Мостремстроя могут возвести переправу на любых отдаленных или малоосвоенных территориях



ездной части, а на все металлические элементы нового сооружения рабочие уже нанесли лакокрасочное покрытие для защиты от коррозии. Не так давно мы открыли рабочий проезд по основному мосту, что дает нам возможность демонтировать конструкцию временного моста.

– Какие еще работы выполняете в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги»?

– По БКД сейчас работаем в Енисейском районе Красноярского края – производим замену моста через реку Кемь на 9-м км трассы Енисейск – Пировское, вблизи села Озерное. Можно сказать, строим новую переправу, так как старый мост, возведенный в 1979 году, признан предаварийным. Реконструкция рассчитана на два года. За это время мы должны рядом со старым мостом построить новый мост с металлическими пролетами и асфальтобетонным покрытием, отсыпать подходы к мосту, нанести разметку и установить знаки. По завершении работ длина переправы увеличится с 136 до 178 м, а ширина – до 8 м. Сейчас идут работы по устройству новых опор. Вся необходимая для этого техника есть в собственности у нашего предприятия. Сдача объекта намечена на ноябрь 2023 года.

Также по нацпроекту выполняем работы по реконструкции мостово-

го перехода на обходе Железнодорожка через реку Кантат.

– Расскажите, в каких отдаленных уголках Сибири доводилось работать специалистам Мостремстроя?

– Сейчас мы строим новую переправу через реку Кас, по которой когда-то казаки пришли на Енисей. С Оби по болотам Каса они спускались в районе Александровского, а в Ярцево – в районе Енисейска – там было их первое поселение. Уже при Александре I в этих местах построили шлюзы, так что можно было таскать баржи с Оби на Енисей. А сейчас здесь решили построить мост, потому что Кас – река болотистая и плохо замерзает зимой. Из-за этого проезд между населенными пунктами, где живут староверы, есть только зимой. Этот мост мы начали строить в прошлом году, а сейчас завершаем работы по обустройству проезжей части и будем вводить в эксплуатацию, чтобы зимой 2022 года люди уже пользовались переправой. Сооружение будет предназначено как для легковых, так и для грузовых машин.

В верховьях реки Каменная Тунгуска за городом Усть-Илимском мы строим мост по заказу АО «Группа «Илим». Мостовой переход в этих местах компании нужен для производственных нужд и для вывозки леса, а кроме того, не так давно рядом начали работать нефтяники. Наши специ-

алисты в настоящее время возводят опоры для будущей переправы, но к лету следующего года мы должны открыть рабочее движение по мосту.

– С какими сложностями сталкиваетесь при выполнении работ в столь отдаленных районах?

– География у нас достаточно широкая. В разное время мы проводили работы на территории Красноярского края, республик Тыва, Хакасия и Алтай, в Иркутской и Кемеровской областях, в Забайкальском крае. Сейчас, например, работаем на границе с Бурятией – строим мост через реку Муякан в Таксимо. Объект непростой. Приходится проводить бурение скважин под опоры моста в вечной мерзлоте. В этом месте мы должны построить мост с тремя железобетонными пролетами по 33 м каждый. Вес одной балки такого пролета 68 тонн.

– Как эти балки доставляете на место строительства?

– По железной дороге. Бывает, возникают трудности по согласованию с железной дорогой, но все решается. В основном все материалы доставляем собственным автомобильным транспортом.

– На ваш взгляд, какие меры поддержки нужны мостостроителям? И что мешает работать?

– Большая проблема со специалистами. Молодежь после университетов не хочет идти на про-

изводство. Также проблема с механизаторами. Можно купить хорошую технику, но сложно найти хорошего специалиста, который бы работал на ней.

Большая проблема в последнее время со скачками цен в нашей стране на материалы. Из-за этого рентабельный объект при начале строительства становится убыточным при его сдаче в эксплуатацию.

– Расскажите, чем оснащен Мостремстрой?

– Всем. В первую очередь, у нас опытный, грамотный, работоспособный, сплоченный коллектив – в штате нашего предприятия трудятся около 100 человек. Постоянно повышаем квалификацию работников, проводим обучение, отправляем на курсы повышения квалификации. Все специалисты и руководители имеют высшее образование. Во-вторых, в собственности предприятия полностью укомплектованный парк специальной техники, по большей части импортного производства, включая буровые установки, краны различной грузоподъемности, экскаваторы, бульдозеры и автотехнику для перевозки строитель-материалов. Не так давно на вооружение компании встал самогружающийся миксер Fiori, предназначенный для автоматизированного изготовления и транспортировки бетонной смеси.





Красноярский автовокзал: сегодня и завтра

О том, что волнует организаторов пассажирских перевозок



**Генеральный директор
ЗАО «Автоэкспресс»
Владимир Никитин**

Автовокзальный комплекс столицы Восточной Сибири – крупнейший оператор пассажирских перевозок Красноярского края, Республики Хакасия, Иркутской области, а также международного сообщения.

Красноярский автовокзал расположен очень удачно. Здесь, в этом районе, расположены многие объекты, которые привлекают жителей Красноярска и других населенных пунктов края: администрация района, отделение Пенсионного фонда РФ, центр занятости населения, медицинские центры, спортивные и учебные заведения и т. д.

К тому же автовокзал находится практически в центре города, между двумя основными транспортными магистралями, что позволяет междугородным автобусам почти без проблем выезжать из города.

Здесь 51 перевозчиком обслуживаются 79 маршрутов, среднесуточное отправление пассажиров составляет 2135 человек, автобусов – 163 единицы, хотя расчетные данные автовокзала – в несколько раз выше.

На автовокзале все продумано для комфортного размещения пассажиров: зал ожидания рассчитан на тысячу с лишним человек, работают девять билетных касс, кроме того, используется программа единой системы продажи автобусных билетов «Е-Автовокзал».

Ну и, само собой, есть все необходимое для путешествующих: комната матери и ребенка, кафе и буфеты, камера хранения, туалеты и т. д.

Созданы условия и для водителей пассажирских автобусов. Межрейсовые автобусы могут занять

47 мест для стоянки, для водителей есть комнаты отдыха, которые одновременно могут принять более 30 человек.

На автовокзале круглосуточно работает пункт предрейсового и послерейсового медицинского осмотра.

До недавних пор автовокзал был вполне благополучным предприятием, занятым организацией регулярных перевозок десятков тысяч пассажиров по региону. Однако в последнее время появились тенденции, которые всерьез начали беспокоить руководителей автовокзала.

В частности, генеральный директор ЗАО «Автоэкспресс» Владимир Никитин отметил, что методика взимания платы за услуги автовокзала в процентном отношении используется повсеместно на территории России уже много десятков лет и способствует единообразному формированию ценообразования на данную услугу в большинстве субъектов Российской Федерации, что позволяет избежать создания дискриминационных условий в организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Применение же новой методики, которая вводит фиксированный порядок оплаты услуг автовокзала, по его мнению, приведет к тому, что оплата этих услуг становится зависимой от протяженности маршрута, то есть при каждом километре пробега автобуса стоимость услуг автовокзала от общего объема стоимости билета будет уменьшаться, тогда как фактические затраты на содержание линейных сооружений и услуг связи, которые непосредственно связаны с диспетчеризацией транспортных средств, будут только возрастать.

Договор между перевозчиками и линейными объектами – это договор двух хозяйствующих субъектов, каждый автовокзал строго придерживается норм, предусмотренных главой 52 Гражданского кодекса. Данные правоотношения имеют гражданско-правовой характер, основанный на принципах, предусмотренных ст. 421, 424 Гражданского кодекса РФ, которые предусматривают свободу в определении структуры договорных отношений и порядка определения цены договора.

– Сегодня мы перевозим 30% пассажиров на пригородных маршрутах, – рассказал Владимир Никитин. – Предположим, пассажир платит 50 руб. на одну поездку. С этой суммы перевозчик платит 15% автовокзалу. То же платит и перевозчик пассажиров, к примеру, в Кеме-



рово. Там, конечно, суммы больше. Но и расходы больше. И они не везде одинаковы. Потому что расходы автовокзала в Красноярске и где-нибудь еще, где пассажирооборот гораздо меньше, совершенно разные. Сегодня международных маршрутов у нас почти не осталось. Когда остановится падение пассажирооборота? Когда будет налажен постоянный контроль за организацией таких перевозок? Сейчас примерно половина автобусов уезжает из города с неорганизованных остановок.

Свое мнение высказал и Игорь Никитин, заместитель генерального директора ЗАО «Автоэкспресс»:

– Пассажиров в последнее время стало меньше. Меньше стали ездить рейсовыми автобусами. Предприятиям проще нанять транспорт для заказных и вахтовых перевозок. Раньше пассажирооборот рос, и рос стабильно минимум на 2%, максимум до 5% в год. Сейчас сократилось и количество рейсов: предпринимателям стало невыгодно работать с тем пассажиропотоком, что остался.

Многие ушли с этого рынка, в основном мелкие предприниматели, у которых по 2–3 автобуса. Их бизнес утратил свою силу. Кто продал технику, кто просто бросил. А те, кто остался, сократили объемы до 50%. Даже крупные перевозчики сильно снизили объемы работы за время пандемии. Скажем, у него было 10 рейсов в день – стало 5, было 4 – стало 2. Если раньше автобусы в каком-то направлении отправлялись каждый час, то теперь – каждые два часа. Загруженность автобусов вроде увеличилась, но рейсов стало меньше.

Хотя, по нашему мнению, большинство населения городов края нуждается все же в поездках на автобусах как наиболее удобных, комфортных и безопасных.

Больше всего нас волнует сегодня переход на новые цены на обслуживание на автовокзале. При этом главное условие – чтобы все перевозчики платили автовокзалу за обслуживание одинаковую сумму. Как правило, при использовании транспортных тарифов доля затрат автовокзалов в стоимости билета не превышает 15%. Но в случае использования порядка ценообразования, основанного на абсолютных (фиксированных) значениях тарифов, доля затрат автовокзала в цене билета составит от 37 до 92% на пригородных перевозках и от 8 до 32% для большинства пассажиров на междугородных перевозках. Это приведет к переходу перевозчиков в нелегальный сегмент рынка, обслуживанию пассажиров «от столба», что существенно скажется на качестве услуги автомобильных междугородных и пригородных перевозок и, бесспорно, снизит уровень транспортной безопасности.

Также, на наш взгляд, при формировании тарифов на услуги автовокзалов необходимо учитывать региональные особенности их работы, а также обязательную разработку способов включения услуг автовокзалов в стоимость билета. Переход к единым для всех перевозчиков тарифам на услуги автовокзалов без учета особенностей работы как перевозчиков, так и автовокзалов в условиях г. Красноярска, на наш взгляд, может привести к дисбалансу в обслуживании пассажиров и снижению для них доступности транспортных услуг.

Есть уже примеры, правда, в других регионах, когда перевозчики отказываются платить автовокзалу за его услуги. Их не волнует, как и где пассажиры будут ожидать своего рейса, их забота – продать билет и желательнее заполнить салон автобуса. А пассажиры идут потом на автовокзал, проводят там время,

пользуясь всеми удобствами. Автовокзал же ничего с этого не имеет. Примерно половина автобусов уезжает из города с неорганизованных остановок.

На большом транспорте заказных перевозок нет. Они сами себя изжили. Они не набирают столько пассажиров на большой автобус, перешли на маленькие автобусы. Но сегодня им сложно работать и с таким транспортом: пассажиропоток падает по разным причинам, транспортная инспекция работает, ГИБДД работает. Но если с одного места автобус отправляется больше трех раз, это уже считается регулярным движением. А раз так, автобус должен быть оборудован системами ГЛОНАСС, GPS, тахографом, водителем – пройти медосмотр, автобус – техосмотр и т. д.

Тогда коммерсанты перешли на микроавтобусы до восьми мест, которым все это не требуется. И многие пошли еще на такую уловку: появилось много микроавтобусов с номерами Казахстана, Таджикистана, Узбекистана и т. д. Они не подпадают под действие многих российских ограничений. И над ними нет такого жесткого контроля, как над нашими автобусами. А почему, собственно? Дороги наши, страна наша, правила наши. Значит, их должны соблюдать все. А многие такие микроавтобусы ездят вообще без номеров. Как такое возможно?

Думается, что было бы правильно организовать широкое обсуждение всех этих проблем, обобщить опыт благополучных автовокзалов. Может быть, что-то подправить в законодательстве.

Российский автотранспортный союз, Ассоциация автовокзалов сейчас бьются за то, чтобы в законе было четко и ясно прописано, что может автовокзал и что может перевозчик, а также их взаимные обязательства.





Красноярскому краю — новые автобусы

Существенное обновление подвижного состава продолжается в регионе



**Генеральный директор
АО «Краевое АТП»
Роман Хайсерверин**

В конце июля 2022 года АО «Краевое автотранспортное предприятие» объявило аукцион на поставку в лизинг 112 автобусов. Объем сделки оценивается в 1,2 млрд руб. Причем краю нужны пассажирские автобусы не ранее 2022 года выпуска. Речь идет о транспорте пригородного и междугородного сообщения, а также о полунизкопольных и низкопольных автобусах большого и среднего класса, в которых можно перевозить маломобильные группы граждан.

Предприятие намерено рассчитаться за автобусы до 2027 года, выплачивая по 200 млн руб. в год.

— В последние два года происходит очень существенное обновление подвижного состава, — рассказал генеральный директор АО «Краевое АТП» Роман Хайсерверин. — В прошлом году мы купили 30 автобусов среднего класса. В этом году — 112 автобусов, в том числе туристического класса. Планируем купить еще, в основном среднего класса, и в общей сложности число новых машин достигнет 254, что уже больше половины парка. А ежедневный выход составляет 350 машин.

Все это сделано благодаря поддержке губернатора Красноярского края Александра Викторовича Усса. Были выделены средства из краевого бюджета на выплату средств по лизингу. Почему сейчас произошло такое существенное обновление? Потому что его давно не было. Последнее было десять лет назад, и то оно было частичное. Покупали машины в основном для коммерческих перевозок. И на момент обновления порядка 60 автобусов были старше 20 лет. Поэтому проблема оставалась крайне актуальной.

Справка «ТР»

Акционерное общество «Краевое автотранспортное предприятие» (сокращенно АО «Краевое АТП») имеет 14 филиалов на территории Красноярского края: Балахтинский, Большемуртинский, Иланский, Ирбейский, Заозерновский, Казачинский, Канский, Каратузский, Краснотаунский, Красноярский, Манский, Тасеевский, Шарыповский, Шушенский. АО «Краевое АТП» выполняет пассажирские перевозки автомобильным транспортом более чем в 22 муниципальных образованиях Красноярского края.

В следующем году предприятие будет отмечать свое 60-летие. Его история начинается с 1963 года — даты образования Шушенского автохозяйства, позднее переименованного в Шушенское АТП. В 2014 году на его базе путем присоединения других автотранспортных организаций было создано государственное предприятие Красноярского края «Краевое АТП».

— Особенным для нас стал 2021 год, — говорит гендиректор. — Наше предприятие было преобразовано в акционерное общество. Изменение формы собственности было произведено на основе действующего законодательства, в том числе о приватизации имущества, и в полном соответствии с приказом агентства по управлению государственным имуществом Красноярского края. Агентство же является учредителем нашего акционерного общества. Сейчас в АО «Краевое АТП» трудятся более 1100 человек. Несмотря на сложности и возникающие проблемы, все рабочие места нам удалось сохранить.

В год предприятие перевозит около 10 млн пассажиров, в том числе школьников. Работает на заказных перевозках сотрудников крупных краевых предприятий, проводит техосмотры стороннего транспорта. Главное для нас — это качество работы, которое включает в себя комфорт и безопасность пассажиров, строгое следование графикам движения, своевременное техническое обслуживание автомобилей. И все это мы строго соблюдаем.

Краевое АТП обслуживает 22 муниципальных образований из 60. В том числе это такие крупные города и поселки, как Канск, Шарыпово, Шушенское и т. д. В составе компании также автовокзалы и автостанции. Например, Канский автовокзал. Недавно предприятие выкупило его у частника, который не справлялся со своими функциями.



**Губернатор Красноярского края Александр Усс (слева)
вручает ключи от новых автобусов**

Если бы этого не сделали, Канский автовокзал мог вообще исчезнуть с транспортной карты Красноярского края. Руководство АТП поставило себе цель вывести автовокзал в Канске на прибыльный уровень. Надежды на это есть: автовокзал Канска — важный объект транспортной инфраструктуры региона, он связывает Канск с городами и поселками Красноярского края. Ежедневно вокзал обслуживает пригородные и междугородные рейсы в Красноярск, Иланский, Заозерный, Дзержинское, Железногорск, Богучаны и другие направления.

В последнее время в компании «Краевое АТП» шел процесс укрупнения филиалов. Цель укрупнения — улучшить управляемость структурой предприятия, сократить управленческие расходы и оптимизировать экономику.

Сейчас усиливается тенденция к развитию предприятия. Из-за состояния техники большое внимание приходится уделять ее обслуживанию. Ремонтная база есть в каждом филиале предприятия. Там делают текущие ремонты, проводят обслуживание техники. А серьезные ремонты делаются в крупных филиалах.

— Мы практически везде единственные перевозчики, — рассказывает Роман Хайсерверин. — Потому

что коммерческий транспорт по разным причинам уходит с рынка пассажирских перевозок — им не хватает средств на развитие, не хватает кадров, нет желания работать на субсидируемых маршрутах, особенно у небольших компаний, и т. д. Сегодня мы зарабатываем половину доходов от перевозок, остальное составляют субсидии. Мы же ставим перед собой цель достичь положения, когда будем зарабатывать 80% средств, тем самым снижая долю субсидий из бюджетов.

Конечно, нас не обошли стороной и общие для предприятий этой сферы проблемы. Главная из них — кадровая. Многие водители — предпенсионного возраста, и это существенная проблема. Из 400 водителей каждый четвертый в ближайшее время станет пенсионером. Конечно, мы стараемся привлечь на работу молодежь. Стремимся обучать сами, работаем с кадровыми центрами, службой занятости. Главное — создать привлекательные условия для тех, кто ищет работу на транспорте. В этом году благодаря усилиям губернатора, краевого минтранса заметно выросла заработная плата водителей автобусов, сравнявшись со средней в транспортной отрасли региона. Планируем и дальше заниматься этим, тем самым способствуя росту престижа профессии водителя.

В 2020–2021 годах было существенное снижение пассажиропотока. Многие ушли во время пандемии и связанных с ней трудностей. Рост, весьма существенный, начался лишь в последние месяцы.

Однако с ростом пассажиропотока, с получением новой техники возникает необходимость нанимать новых людей. Во всяком случае, мы на это рассчитываем. Пока же с набором людей есть проблемы. Наша заработная плата сегодня неконкурентна в сравнении с тем, что предлагают многие другие предприятия и компании. На мой взгляд, за проблему кадров в транспортной отрасли пора браться всерьез. И без участия государства здесь не обойтись. Потому что сами автотранспортные предприятия этим заниматься не могут. Во-первых, у них нет на это ни времени, ни возможностей. Все, что автотранспортные предприятия вроде нашего могли сделать, — сделали. И, во-вторых, если каждый будет заниматься этим самостоятельно, ничего из этого хорошего не выйдет. Потому

что престиж профессии водителя, и водителя автобуса прежде всего, снизился до критических пределов. Ветераны, на которых во многом держатся многие предприятия, скоро массово начнут уходить на пенсию, а заменить их нечем. Нужна государственная программа, иначе при росте экономики транспорт может стать узким местом, мешающим этому самому росту... Предложений на этот счет много, но пока все ограничивается обсуждениями проблемы. Пора ее решать, и решать кардинально.

— В этом году нам подняли тарифы на городских и пригородных маршрутах, в 2021 году на кое-какие междугородные маршруты мы сами подняли тарифы, — продолжает гендиректор. — Конечно, с регулируемыми тарифами не всегда и не все складывается так, как мы хотим. У властных структур свои резоны, и чаще всего выбирается какой-то средний вариант тарифа. Мы же предлагаем делать ежегодную индексацию тарифа на уровне инфляции, чтобы не устраивать такое перетягивание «тарифного каната». Для нас самое главное, чтобы процесс пересмотра размера тарифа был регулярным и предсказуемым. Скажем, в этом году нам подняли тариф на пригородных маршрутах, а последний раз это делали пять лет назад. Причем подняли сразу на 40%, что весьма ощутимо для пассажиров, доходы которых не растут такими темпами. Для нас было бы лучше, чтобы тарифы росли с учетом ежегодной инфляции, как растут тарифы в ЖКХ и других сферах. Многие ведь ездят на работу в Красноярск из пригорода. Для них любое повышение тарифа заметно.

Мы обратили внимание, что автобусов, работающих на газомоторном топливе, на дорогах края крайне мало. И это при том что, скажем, Красноярск входит в малопочетный список городов с неблагоприятными экологическими показателями. Причина в том, что в Красноярском крае сегодня газифицирован только северный Норильский промышленный район, газ для которого поставляют «дочки» Норникеля. А остальная территория получает тепло и электроэнергию за счет ГЭС или ТЭЦ, работающих на угле. По экспертным оценкам, в Красноярске уровень загрязнения атмосферного воздуха от использования твердого топлива составляет 15%.

Как-то так получилось, что магистральные газопроводы, гонящие наши природные богатства за границу, обошли Красноярский край. И это проблема, из-за которой переводить транспорт, в том числе общественный, на газ практически невозможно. Это сегодня. Но решением проблемы предметно занимаются и федеральные, и краевые власти. И есть надежда, что в обозримом будущем она будет решена, в том числе для транспортников. И от этого выиграют все жители края.



amh
КРАЕВОЕ
АВТОТРАНСПОРТНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ



Их ждут реки Сибири

Кадры речников готовят в Красноярском институте водного транспорта



Директор Красноярского института водного транспорта – филиала ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» Наталья Боровых

В этом году в Енисейском речном пароходстве прошли практику и закрепили полученные знания свыше 130 курсантов Красноярского института водного транспорта.

Студенты второго и третьего курсов работали мотористами и мотористами-рулевыми на протяжении всей навигации. Те, у кого в учебе наилучшие результаты, могли рассчитывать на бонус – выбрать теплоход, на котором им предстояло проходить практику.

Работая на штатных должностях, ребята внесли посильный вклад в достижение производственных целей, стоящих перед предприятием, и получали реальную заработную плату. По итогам навигации практикантам вручили аттестационные листы, заполненные капитанами судов. В них отражаются освоенные навыки, и только при положительных оценках курсант переводится на следующий курс.

Река Енисей, одна из крупнейших рек России, – важная транспортная артерия, соединяющая Северный морской путь с Транссибирской магистралью, а для Эвенкии, Таймыра, Тывы – единственная, позволяющая обеспечить всем необходимым население и промышленные предприятия.

«Кадровая политика Енисейского речного пароходства направлена на обеспечение компании квалифицированными специалистами. В связи с этим мы тесно взаимодействуем с учебными заведениями, готовящими речников. Период практики – это прекрасная возможность посмотреть к курсантам и выявить

наиболее перспективные кадры. Некоторым учащимся мы предлагаем заключить трудовые договоры после окончания учебы», – отметил исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.

Такая оценка руководителя базового предприятия уровня подготовки и деловых качеств курсантов Красноярского института водного транспорта (КИВТ) вполне обоснована и объективна.

Красноярский институт водного транспорта – филиал ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» – одно из старейших учебных заведений Красноярского края. Наверняка нет в Восточной Сибири человека, который не слышал бы о данном учебном заведении. Оно является «кузницей кадров» – техников-судоводителей и техников для эксплуатации судовых энергетических установок, средств автоматики и электрооборудования.

Успешное развитие КИВТ – определяющий фактор формирования кадрового потенциала предприятий отрасли. Опыт многолетнего сотрудничества с предприятиями отрасли по организации подготовки специалистов показывает эффективность заочной формы обучения, которая дает возможность плавсоставу получить высшее образование с минимальным отрывом от производства, то есть в межнавигационный период. Начиная с 1953 года здесь проходят подготовку специалисты по программам высшего образования для предприятий внутреннего водного транспорта Енисейского бассейна. Большинство руководителей и ведущих специалистов отрасли являются его выпускниками.

И не зря в этом году в профессиональный праздник – День работников морского и речного флота – губернатор Красноярского края Александр Усс и председатель законодательного собрания края Алексей Додатко отметили, что «судоходство сыграло большую роль в развитии нашего региона и покорении Восточной Сибири. Великий Енисей был и остается одной из самых мощных транспортных артерий страны».

Короткая навигация и крутой нрав сибирских рек требуют от специалистов высокой компетенции и добросовестного труда. В зоне особого внимания – ремонт и модернизация регионального флота, обновление береговой инфраструктуры, в том числе таких значимых портов

Северного морского пути, как Диксон, Дудинка, Игарка.

По заказу края в Санкт-Петербурге строятся два пассажирских корабля. С появлением на Енисее комфортабельного теплохода «Максим Горький» началось возрождение круизного туризма. Открываются новые направления для учебы в Красноярском институте водного транспорта».

Директор Красноярского института водного транспорта – (филиал) ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» Наталья Боровых считает, что это очень важно – вырастить кадры и сохранить их для отрасли.

– Наши курсанты в большинстве своем стремятся сделать карьеру на флоте. Базовые предприятия нашего института – Енисейское речное пароходство, где работает немало число выпускников, такие компании, как федеральное бюджетное учреждение «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей» (ФБУ «Администрация «Енисейречтранс») – одно из ведущих предприятий России, которое обеспечивает безопасное движение транспорта на реках Енисейского бассейна в Красноярском крае, в республиках Тыва и Хакасия; АО «ПассажирРечТранс», обслуживающее 5 пассажирских линий и 14 линий паромных переправ как регионального, так и межмуниципального значения, и другие. В последние годы наши курсанты направляются на практику и на Лену, в Якутию. Можно сказать, что вся территория от Красноярска на восток – наша.

Отметим, что набор в институт последние несколько лет держится на уровне 240 человек на все специальности. И всегда есть конкурс по несколько человек на место. Поступают, конечно, прежде всего красноярцы, но есть и абитуриенты из Тывы, из Забайкалья, и даже Краснодарского края, Дагестана. В общем, из многих регионов страны. И это говорит об авторитете института, его хороших традициях.

После поступления на первом курсе курсанты за год проходят программу 10 и 11 классов. Это сложно, но необходимо. Потому что на втором курсе уже начинаются специальные дисциплины.

– После окончания выпускникам вручается диплом о среднем профессиональном образовании, – рассказывает Наталья Боровых. – Высшее они получают уже в Новосибирске, причем выпускники по-



ступают в университет на общих основаниях. То есть в нашем институте учатся пять лет, потом в университете еще пять лет. Наверное, стоит изменить закон о высшем образовании, вернуться к той практике, что была раньше, когда после техникума поступали в вуз на 2 или 3 курс. Это один из вариантов, которые надо проанализировать.

Ежегодно выпускаются 120–130 человек, из них почти все – юноши. Однако давно волнующая всех проблема в том, что выпускники чаще всего после института сразу уходят в армию. И возвращаются на флот не все. Но большинство все же остаются верными речному флоту.

– На наш взгляд, необходимо больше оказывать поддержки речникам, – считает Наталья Боровых. – Не все понимают, что это такое. Это совсем не то, что работа на море. Мы трудимся на реках, перевозим людей и грузы туда, куда никаким другим транспортом не добраться. Хотелось бы видеть больше внимания к нуждам и проблемам работников отрасли.

Работа на реках – это не только романтика и заработок, но и ясное будущее. Основы этого будущего закладываются именно в КИВТ. Здесь бесплатное обучение, курсанты обеспечиваются обмундированием, питанием, жильем. Во время практики на судах они получают полноценную зарплату, приобретают необходимый опыт, становясь профессионалами.

– Однако, если уж говорить о проблемах, хотелось бы остановиться еще на одной. У нас есть учебный теплоход «Юнга», где наши учащиеся проходят практику. Но «Юнге» уже немало лет, и институту нужно новое судно, чтобы учить курсан-

тов на современном оборудовании, – говорит директор института. – Хотелось бы, чтобы учебным заведениям, где готовят речников, выделялось больше средств на обновление учебных классов, оборудования, прежде всего для судоводителей. Я имею в виду тренажеры, которые полностью имитируют рубку судна, где можно создать имитацию шторма, штиля, устроить тренировку при какой-то нештатной ситуации. Или тренажер, на котором можно проводить занятия по борьбе за живучесть судна: заделывать пробоины, тушить пожар и т. д.

У нас есть преподаватели, которые работают на предприятиях и в межнавигационный период преподают курсантам азы профессии. Они, как практические работники, очень внимательно прислушиваются к тем замечаниям и вопросам, которые поступают от курсантов – это их будущие коллеги, что очень важно. Поэтому мнение курсантов всегда принимается во внимание. Непререкаемым авторитетом пользуются у курсантов Александр Леонидович Роголев, наш ветеран, преподающий у механиков, Ирина Викторовна Ривкина – преподаватель русского языка и литературы и другие наши сотрудники.

Но преподаватели и воспитатели в общежитиях в основном женщины. Мужского начала не хватает, ведь у нас учатся в основном юноши. К сожалению, престиж профессии педагога не так высок, как у работника флота. Хотя наши педагоги получают заработную плату, равную средней по региону. Мы, те, кто трудится в институте давно, довольны и работой, и зарплатой. Но молодые хотят все и сразу. Они не хотят ждать. Нам приходится постоянно отслеживать настроения молодежи в социальных сетях, чтобы знать, чем дышат молодые и чего они хотят. Иначе нельзя, особенно сейчас, когда западные идеологические центры так сильно влияют на население страны, и прежде всего – на молодежь.

Потребность в кадрах в речной отрасли будет только увеличиваться, и нам надо быть к этому готовыми, совершенствовать не только методику подготовки и воспитания, но и создавать современную материальную базу для обучения. Потому что профессия речника того требует. Возрастают и требования к подготовке речников. Мы должны на эти возросшие требования отвечать. Реки Сибири ждут наших выпускников, – уверена Наталья Боровых.





Емельяновский дорожно-строительный техникум является старейшим сельским профессиональным учебным заведением Красноярского края, которое ведет свою историю с 1976 года. Накопленный опыт, интеллектуальный потенциал и современные условия обучения, созданные на его базе, позволяют готовить ежегодно порядка 300 специалистов-профессионалов с высокой образовательной культурой для дорожного сектора. О вариантах решения кадрового голода в отрасли мы поговорили с директором техникума Владимиром КАЛАЧЕВЫМ.

– Владимир Петрович, расскажите, каких специалистов готовят в учебном заведении?

– В техникуме обучаются более 850 студентов. Мы готовим машинистов дорожных и строительных машин, специалистов по организации перевозок и управления на транспорте, технической эксплуатации подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования, техническому обслуживанию и ремонту двигателей, систем и агрегатов автомобилей, трактористов и сварщиков. В этом году у нас был выпуск 300 человек. При этом наши филиалы расположены в Березовском и Козульском районах, самом Емельяновском и д. Замятино Емельяновского района.

– Есть предприятия дорожной отрасли, с которыми заключены договоры о сотрудничестве в части подготовки выпускников?

– У нас есть договоры с предприятиями дорожной отрасли на прохождение производственной и учебной практики. Хотя последнюю мы по большей части проводим на базе нашего учебного заведения.

В 2020 году мы получили грант национального проекта «Образование» в виде федеральной финансовой поддержки для создания комфортных условий для студентов, который в том числе предусматривал открытие мастерских для подготовки специалистов дорожной отрасли. В 2021 году работодатели (дорожники) выступили в качестве партнеров и участников софинансирования проекта, благодаря чему 15 сентября 2021 года состоялось торжественное открытие мастерских, оснащенных по стандартам WorldSkills Russia четырех компетенций: кузовной ремонт, управление экскаватором, управление автогрейдером и обслуживание грузовой техники. Так что сейчас наши студенты проходят обучение на новой технике, такой же, как у работодателя, – на китайских, южнокорейских и японских машинах. И по окончании молодые специалисты полностью готовы к работе, особенно если на практику попадают к хорошему наставнику. И в этом мы стараемся помочь.

Вообще, в движении WorldSkills Russia мы участвуем с 2012 года. Наши студенты замечательно показывают себя на этих соревнованиях: занимают и первые, и вторые места. В этом году съездили в Магадан на национальный чемпионат, привезли одну медаль и три медали. Ежегодно мы проводим региональный чемпионат, где все первые места – наши, а соперники приезжают из Иркутска, Хабаровска, Новосибирска и Абакана. Кроме того, почти каждый год дорожники Красноярского края проводят конкурс «Лучший по профессии» на нашей базе, так как у нас действительно очень хороший полигон.

– На каких предприятиях студенты проходят производственную практику?

– Самым крупным работодателем для наших студентов и выпускников является, конечно, компания «КрайДЭО», которая осуществляет полный комплекс работ по содержанию, ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений на территории Красноярского края. У них так же, как и у нас, есть представительства в различных районах громадного края: например, наша учебная база представлена в Емельяновском и Березовском, где есть филиалы этого крупного подрядчика. Или, допустим, к нам приезжают учиться ребята из Каратузского района, куда потом и возвращаются работать. Также есть договоры о целевом образовании, но сложность в том, что сразу после получения

Воспитание достойной смены

Емельяновский дорожно-строительный техникум готовит молодых специалистов для отрасли



диплома многие уходят служить в армию, потому что согласно Федеральному закону «Об образовании» до окончания техникума им дают отсрочку. К нам же приходят после 9-го класса, поэтому в момент выпуска им исполняется 20–21 год. Тем не менее в некоторых случаях военкомат идет навстречу: например, сегодня 33 наших выпускника поступают в Агроуниверситет (бывший Институт механизации), чтобы получать высшее образование. По окончании они также смогут работать в дорожной отрасли на любых предприятиях, где требуются инженеры-механики.

– Как часто студенты идут работать на предприятие, где проходили практику?

– Мы стараемся, чтобы молодые специалисты пошли работать именно туда, где проходили производственную практику. Многие делают так: в мае-июне проходят практику, а потом на время каникул остаются работать в этой же организации. И у работодателя складывается впечатление, что этого парня можно брать, он себя зарекомендовал.

– Сколько выпускников остается в отрасли?

– Это очень сложно сказать. Например, в Емельяновском все друг друга знают, поэтому есть информация, что после возвращения из армии многие пошли работать в «КрайДЭО». По другим районам этот момент отследить сложнее, тем более что работа дорожника в основном сезонная. И все же наши

выпускники идут в отрасль. Но если решить вопрос с жильем, чтобы не требовалось ездить на вахты, то поток будет намного выше. Что такое вахта? Сегодня – здесь, завтра – там: ни за что не надо платить, ни за что не надо отвечать, никакой социальной защищенности. А человеку все равно надо осесть, особенно если приходит время строить семью. С женой в вагончике будут жить? Молодому специалисту нужны социальные гарантии, помимо заработной платы или бесплатного питания.

– Вы считаете, что социальные гарантии могут привлечь новые кадры в отрасль?

– Конечно. Весной я ездил в педуниверситет для поиска молодых учителей. Первый вопрос: «Жилье?». И второй: «Подъемные?». Да, у нас неплохой районный центр в 20 километрах от Красноярска, но у нас нет того, что есть в городе-миллионнике, поэтому молодежь хочет уехать, одного Дома культуры мало. Программ для молодых специалистов, которые по окончании позволяют получить подъемные на квартиру или земельные участки, у нас нет. Да, допустим, есть программа «Земский учитель», но мы под нее не подпадаем. К тому же у нас очень остро стоит вопрос с общежитием. Когда-то весь этот корпус за окном был наш, но в 90-е его продали, оставив нам всего один этаж. Сейчас пытаемся решить проблему, чтобы студентам с юга или севера Красноярского края

было где жить на время обучения, но пока не выходит.

То же самое и с работой. Допустим, молодой специалист приехал из Каратузского района, он бы и рад остаться здесь работать, но жить негде. Снимать квартиру? Даже если он будет получать 40 тыс. руб., то половину отдаст за съемное жилье. И что ему остается?

Эту проблему надо решать. Необходимо, чтобы были подъемные в каком-либо виде. Согласен, раньше система была другой и молодой специалист должен был по окончании отработать пять лет. За эти годы человек обустроил свою жизнь и нигде больше не хотел уезжать: получает зарплату, все хорошо. Но сегодня надо создать условия для молодежи, чтобы с трудоустройством не было вопросов. Мы стараемся с работодателями договариваться, дорожники приезжают к нам в дипломные комиссии, выбирают себе ребят, но у них самих жилья нет. Вагончики. Вахта – это хорошо по деньгам, но вариант не постоянный, временный. Никто не говорит, что на выпуск в 25 человек нужно 25 квартир. Нет, но нужна хотя бы какая-то динамика, чтобы мотивировать молодых специалистов. Иначе так и будут у подрядчиков стареющие кадры. Согласен, это отличные работники, прошедшие очень хорошую школу, которые и сейчас выступают в роли наставников, но молодые люди должны подпитывать компанию. Завтра дядя Ваня уйдет, и что? Мы никого не найдем на замену

с таким подходом. Тем не менее привлечь молодежь в дорожную отрасль возможно.

– Сейчас на уровне государства принимаются нацпроекты, планируются масштабные стройки, в том числе дорог, реализация которых увеличит потребность в кадрах. Наблюдается ли подобная динамика в части госзаказа на подготовку специалистов дорожной отрасли?

– Пока нет. Все стабильно. С нами пока такие моменты никто не обсуждал. В прошлом году по просьбе краевого министерства транспорта мы получили лицензию на подготовку специалистов в области прикладной геодезии, и в этом году набираем группу 25 человек. Это будет первый набор, а первый выпуск состоится через четыре года. В будущем году мы запускаем еще одну новую специальность – «эксплуатация и строительство аэродромов» (также по запросу министерства транспорта). Восстанавливается это направление: в Красноярском крае аэропортов немало, кроме того, вновь начинают работу оставленные аэродромы. После Нового года пройдет лицензирование, а с сентября мы сможем набрать группу в 25 человек.

Кадры нужны, ведь дороги строятся, строятся и будут строиться, но везде, повторюсь, предлагают только вахту. Не знаю, в какие двери еще нужно стучаться, чтобы начали решать вопрос социальной защищенности будущих специалистов.





«Осторожно: дети!»

В очередной раз призывают взрослых работники госавтодорнадзора



Руководитель Сибирского межрегионального управления госавтодорнадзора Федор Семенов

Одним из приоритетных направлений деятельности Сибирского межрегионального управления госавтодорнадзора, как считает его руководитель Федор Семенов, остается контроль за обеспечением безопасных перевозок детей автобусами в лагеря отдыха, на экскурсии и другие мероприятия.

Инспекторами постоянно ведется работа по повышению эффективности надзора и контроля в сфере обеспечения безопасности при таких перевозках, снижения детского травматизма при возможных дорожно-транспортных происшествиях.

На территории, подведомственной управлению, перевозками детей занимается 1161 хозяйствующий субъект, из них 301 перевозчик – на территории Красноярского края, 147 перевозчиков – Республики Тыва, 110 – Республики Хакасия, 178 – Томской области и 425 перевозчиков – на территории Иркутской области.

На постоянной основе управлением направляется информация рекомендательного характера организаторам перевозок групп детей автомобильным транспортом о привлечении к указанным перевозкам хозяйствующих субъектов, удовлетворяющих следующим требованиям: проводящих предрейсовые, послерейсовые и текущие медицинские осмотры водителей транспортных средств, имеющих договоры обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

В 2022 году управлением проведены 253 профилактических мероприятия, в ходе которых проверено 331 транспортное средство, выявлены 197 нарушений действующего транспортного законодательства, составлены 79 административных материалов; сумма наложенных штрафов составила 462 тыс. руб. В отношении организаторов перевозок групп детей оформлены 18 протоколов по статье 12.23 КоАП РФ и вынесены решения о наложении штрафов на сумму 89 тыс. руб.

Основными претензиями остаются отсутствие договора перевозки (фрахтования); нарушения требований по оформлению автобусов; отсутствие или нарушение правил использования тахографа; отметок в путевых листах о проведении предрейсового техосмотра автобусов; оборудования ГЛОНАСС; страхования гражданской ответственности; режима труда и отдыха водителей; скоростного режима; перевозки детей в ночное время на расстояние более 100 км и т. д.

Эти нарушения характерны как для субъектов предпринимательской деятельности, так и для образовательных учреждений.

Как пример можно привести результаты профилактического меро-

приятия, проведенного недавно, в июне. Была пресечена попытка осуществления организованной перевозки группы детей (в количестве 20 школьников и двух сопровождающих) автобусом ПАЗ на экскурсию в музей. При проверке у водителя и ответственных лиц перед посадкой группы детей в автобус были истребованы документы, необходимые для этого (уведомление органов ГИБДД, списки детей и сопровождающих, сведения о маршруте перевозки). Однако таких документов ни у водителя, ни у сопровождающих лиц не оказалось, о чем был незамедлительно проинформирован ответственный за перевозку детей учебного заведения. Организатором перевозки принято решение об отмене запланированной поездки.

В этом году нарушения правил перевозки детей выявлены у нескольких школ в Томской области, Красноярском крае, республиках Тыва и Хакасия.

Из-за надуманной сложности восприятия требований к организации перевозок детей, отсутствия достаточных финансовых возможностей, необходимых для приведения подвижного состава, используемого для перевозки детей, желания сэкономить на поездке, а также стремления недобросовестных перевозчиков получить дополнительную прибыль возникает риск дорожно-транспортного происшествия.

При этом ни у кого не вызывает сомнений, что без путешествий, посещения музеев, памятных мест, спортивных мероприятий, туризма невозможно воспитать образованную, духовно и физически развитую молодежь.

Однако безопасность таких перевозок должна быть приоритетом для всех.

В 2021 году к нам обратился один из родителей 10-летнего мальчика – ученика спортивной школы олимпийского резерва МАУ СШОР «Сибиряк», – рассказал Фе-

дор Григорьевич. – Тренер собралась везти группу к месту проведения отдыха из г. Красноярск в село Краснотуранск. Расстояние между ними – 395 км, путь пролегает через паромную переправу Красноярского водохранилища. Тренер говорила сотрудникам надзорных органов, что с ней едут только два или три ребенка, остальные добираются своим ходом по билетам, купленным родителями. За весь период перевозки микроавтобусом она не отвечала.

Рейс был на 16:30, соответственно, дети были в дороге в позднее время. На вопросы сотрудников Сибирского управления тренер удивленно задавала вопросы и не понимала, что, собственно, такого происходит. При этом аргументировала тем, что уже долгое время так перевозят детей не только она, но и другие члены тренерского состава.

После начала разбирательств сотрудники проводили беседы с родителями, но понимания не встретили. В этом году органы прокуратуры закрыли тот лагерь, в который собирались везти детей на отдых: он не имел права на осуществление данного вида деятельности. И опять же – недовольство родителей, возмущение, что базу закрыли. Никого не смущало, как и на чем везут детей за 400 км и куда везут. Куча жалоб со стороны родителей. Причины, по которым родители зачастую халатно относятся к перевозке своих детей к местам проведения праздничных мероприятий или санаторно-курортного отдыха, непонятны. Всегда приводятся два аргумента. Первый – дети должны отдохнуть, мы же обещали! Второй – ничего не случится! И против данного аргумента бессильны даже самые ужасные примеры.

Как показывает анализ, многие руководители образовательных учреждений не вполне понимают, что они должны делать, чтобы организовать детскую перевозку «по всем правилам». Как следствие, у



них возникает желание перестраховаться и действовать по принципу: нет поездки – нет проблемы.

Но это не выход. Повысить же безопасность перевозок детей, на взгляд Федора Семенова, можно путем создания специализированных предприятий, оказывающих услуги по перевозке детей и занимающихся этой деятельностью на профессиональной основе. В качестве таковых можно привести созданные в Красноярском крае предприятия, занимающиеся детскими перевозками на профессиональной основе: МКУ «Трансавто», муниципальное казенное учреждение «Центр обеспечения безопасного

функционирования учреждений отрасли «Образование» и некоторые другие.

В безопасной перевозке детей в первую очередь должны быть заинтересованы родители.

Узнав о планируемой перевозке детей, организуемой образовательным учреждением, организацией физической культуры и спорта, иной организацией, в которой занимается ребенок, прежде всего необходимо изучить деловую репутацию перевозчика, изучить отзывы о его работе; проверить, включено ли транспортное средство, запланированное для перевозки детей, в реестр лицензий; действует ли страховая полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Указанная информация имеется в свободном доступе в сети «Интернет».

Не вестись на доводы родителей, рекламирующих своих знакомых, соседей и т. д., приводящих в качестве основного аргумента довод «да он недорого возьмет, только на топливо...», так как зачастую к началу перевозки может приехать чадающая «колымага», хранящаяся во дворе, без соответствующего технического и медицинского контроля и необходимого оформления поездки.

Поэтому нужно попытаться выяснить, почему стоимость перевозки ниже, чем предлагают ее профессиональные перевозчики. Если нет возможности проверить самим, следует заставить организатора перевозки ответить на поставленные вами вопросы.

Усаживая ребенка в автобус, родители должны убедиться, что все в порядке – осмотреть автобус на предмет наличия на нем видимых повреждений, ремней безопасности, работающего маячка желтого цвета, соответствующего оформления транспортного средства. Проверить у водителя необходимые для перевозки документы, в том числе водительское удостоверение, регистрационные документы на транспортное средство, путевой лист, договор перевозки и сведения о маршруте перевозки.

Ни в коем случае не начинать перевозку при неблагоприятных погодных и климатических условиях, ведь они могут повлиять на безопасность вашего ребенка.

В этом мире нет ничего дороже, чем жизнь и здоровье наших детей. Нельзя об этом забывать.



Над спецвыпуском работали:
Рафик Барсегян – директор по региональным проектам
E-mail: bars777-17@mail.ru

Юрий Бурылин – главный редактор
Людмила Изъюрова,
Светлана Лянгасова,
Евгений Ушенин – спецкоры «ТР»

Редакция благодарит за помощь в подготовке спецвыпуска: администрацию Красноярского края и руководителей предприятий, консультанта отдела организационной и аналитической работы министерства транспорта Красноярского края С. Овсянникову, пресс-секретаря ООО «Норникель-ЕРП» В. Биктимирову, начальника информационно-аналитического отдела КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» И. Елкину.

Сергей Лебедин – верстка
Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru

На правах рекламы